Составитель серии
Артем Драбкин

СОЛДАТСКИЕ
Дневники

Степан Микоян

МЫ – ДЕТИ ВОЙНЫ

ВОСПОМИНАНИЯ ВОЕННОГО ЛЕТЧИКА-ИСПЫТАТЕЛЯ

За нашу Советскую Родину!

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Степан Анастасович Микоян, генерал-лейтенант авиации, Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР, широко известен в авиационных кругах нашей страны и за рубежом. Придя в авиацию в конце тридцатых годов, он прошел сквозь горнило войны, а после ему довелось испытывать или пилотировать все типы отечественных самолетов второй половины XX века: от легких спортивных машин до тяжелых ракетоносцев. Воспоминания Степана Микояна не просто яркий исторический очерк о советской истребительной авиации, но и искренний рассказ о жизни семьи, детей руководства сталинской эпохи накануне, во время войны и в послевоенные годы.

Эта книга с сайта «Военная литература», также известного как Милитера.

- Степан Анастасович Микоян
  - К читателям
  - От автора
  - Глава 1
  - Глава 2
  - Глава 3
  - Глава 4
  - Глава 5
  - Глава 6
  - Глава 7
  - Глава 8
  - Глава 9
  - Глава 10
  - Глава 11
  - Глава 12
  - Глава 13
  - Глава 14
  - Глава 15
  - Глава 16
  - Глава 17
  - Глава 18
  - Глава 19
  - Глава 20
  - Глава 21
  - Глава 22
  - Глава 23
  - Глава 24

- Глава 25
- Глава 26
- Глава 27
- Глава 28
- Эпилог
- Список иллюстраций

- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6
  - 7
  - 8
  - 9
  - 10
  - 11
  - 12
  - 13
  - 14
  - 15
  - 16
  - 17
  - 18
  - 19
  - 20
  - 21
  - 22
  - 23
  - 24
  - 25
  - 26
  - 27
  - 28
  - 29
  - 30
  - 31
  - 32
  - 33
  - 34

Степан Анастасович Микоян
Мы — дети войны
Воспоминания военного летчика-испытателя

К читателям

Каждый, кто в течение второй половины прошлого века в Советском Союзе, затем в России был причастен к летным испытаниям самолетов и к их разработке, созданию новых самолетов и других летательных аппаратов, не мог не встречаться с автором этой книги, не знать его лично или хотя бы по доброй молве.

Степан Анастасович Микоян известен у нас в стране и в авиационных кругах за рубежом как выдающийся летчик-испытатель, мастерски владеющий всеми способами летания в атмосфере, доступными на сегодня человеку. Ему подвластен любой самолет во всем спектре полетов; у него за плечами колоссальный объем проведенных летных испытаний самолетов как по дисциплинам, связанным с оценкой и улучшением управления самолетом, его конструкции, работы силовой установки, всего комплекса «летчик — самолет — среда», так и по применению самолета как боевого оружия.

Летный жизненный путь, намечавшийся еще юным Степаном, после окончания средней школы в 1940 году восемнадцати лет от роду был избран им окончательно, и с тех пор по нему он идет всю свою жизнь до настоящего времени однозначно и преданно.

Первые полеты и годичная учеба в прославленном военном Качинском училище летчиков. Нашествие гитлеровских войск в июне 1941 года застает его курсантом. В том же году девятнадцатилетний летчик, не имеющий еще ни должного летного опыта, ни мудрости, начинает службу на истребителе в суровом военном небе. В начале 1942 года он был сбит, серьезно ранен, обгорел в кабине. После лечения в госпитале снова в строю до победного 1945 года.

Следующие шесть лет учится в Военно-воздушной инженерной академии имени Н. Е. Жуковского. В 1951 году успешно заканчивает ее, пополнив свой жизненный багаж специальностью инженера-механика и сохранив профессию военного летчика.

После окончания академии назначается в Государственный Краснознаменный научно-испытательный институт Военно-воздушных сил на должность летчика-испытателя, где и трудится в течение 27 лет до 1978 года.

В испытательном институте, который время от времени менял свое название, но всегда занимался государственными испытаниями самолетов и летными исследованиями, С. А. Микоян, перемещаясь по служебной лестнице, всегда был

значимой фигурой, последовательно руководя подразделениями и, если хотите, соединением испытателей, вплоть до руководства самим Институтом в роли первого заместителя начальника НИИ ВВС. При этом он не отвыкал от конкретной инженерии, продолжал интенсивные сложные и ценные полеты в качестве летчика-испытателя, был и оставался авиатором, обладавшим широким кругозором, интеллигентным человеком, принимаемым всем военным и промышленным испытательным сообществом доверительно, а летчиками просто за своего.

Летчики и не могли относиться к нему иначе, потому что, несмотря на отточенное воздушное мастерство, осмысленную подготовку к каждому полету и уважительное отношение к методу, за плечами Степана накапливался в испытательных полетах не меньший, чем у других, солидный, как говорят, «джентльменский набор» непредвиденных, а то и предвиденных летных происшествий различной сложности, сопутствовавших избранной профессии. В таких случаях для успешного завершения полета, сохранения самолета и попутно собственной жизни требовались хладнокровие, мужество, находчивость, верность товариществу и что-то еще — качества, высоко ценящиеся летчиками-испытателями всех стран и присущие автору этих воспоминаний.

Оценивая в своей работе самолеты различных конструкций, схем, характеристик и назначений (количество различных типов самолетов и их модификаций, в судьбе которых довелось участвовать автору книги, приближалось к сотне), размышляя над проблемами самолетостроения, автор был непременным, желанным и авторитетным участником разработок тактико-технических требований к перспективным самолетам страны. Иначе говоря, он активно участвовал в формировании путей развития отечественной авиации.

После 27 лет работы летчиком-испытателем летная работа автора была завершена по заключению медицинской комиссии.

В 1978 году С. А. Микоян приглашается на предприятие, разрабатывавшее аэрокосмический аппарат «Буран» (генеральный конструктор академик РАН Г. Е. Лозино-Лозинский), в качестве заместителя генерального директора и главного конструктора по летным испытаниям, где участвовал в создании летательного аппарата, в его летной отработке, в выполнении автоматической посадки на аэродром после беспилотного полета по орбите. Там же работает и в настоящее время.

Степан Микоян — старший сын выдающегося революционера и государственного деятеля России и Советского Союза Анастаса Ивановича Микояна.

Много было самых разнообразных примеров и результатов кремлевского воспитания детей сильных мира сего. Получались и самодуры, и пьяницы, и просто лоботрясы; получались и нормальные люди. Семье Микоянов, где молодая поросль состояла из пяти сыновей, удалось вырастить талантливых, трудолюбивых, затребованных обществом людей, вписавшихся в общество с взаимным с ним уважением, ставших достойными гражданами своей страны.

Второй по старшинству сын, Владимир, став по зову сердца и совести во время Отечественной войны в семнадцать лет военным летчиком, через полгода, в 1942 году, погиб в воздушном бою под Сталинградом. Третий сын, Алексей, также был военным летчиком и командиром крупных авиационных соединений. Четвертый, Вано, получив военное инженерное образование, уже полсотни лет плодотворно работает конструктором в авиационном ОКБ. Пятый, Серго, ученый, доктор исторических наук. Кому довелось быть с ними знакомым, этим дорожит.

Степан Анастасович Микоян, заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза, генерал-лейтенант авиации, почетный член международного общества летчиков-испытателей экспериментальных самолетов, находящегося в США, кандидат технических наук, продолжает жить большой жизнью. Это — воспоминания не только крупного авиатора, но и гражданина.

Он был свидетелем, а порой и участником многих исторических событий, происходивших в стране, описанных в книге, и это еще больше повышает интерес к ней.

Книга Степана Микояна под занавес прошлого века появилась в Лондоне на английском языке и привлекла широкое внимание не только авиаторов. Можно быть уверенным, что она вызовет еще больший интерес и российских читателей.

Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР генерал-майор авиации Г. А. Седов

От автора

Книга, которую вы держите в руках, написана не писателем, а бывшим военным летчиком-испытателем. Это не роман и не повесть, а просто рассказ о моей жизни и профессиональной деятельности в советских Военно-воздушных силах.

В минувшие годы, особенно в середине XX века, как в общественной, так и в авиационной сфере происходило немало значительных событий, о которых я знал или даже в них участвовал. Накопилось много воспоминаний, и я уже давно стал думать о том, чтобы изложить их на бумаге. Но фактически начал писать, только когда появилась возможность использовать компьютер.

Вначале основными читателями, которых я имел в виду, были мои коллеги — как знакомые мне, так и незнакомые. Однако по мере того, как записывал все больше и больше воспоминаний, многие из которых не относились к авиации, стал думать о более общем читателе. Чтобы не отпугивать этого читателя «авиационным разговором» с техническими подробностями, я сократил и сделал, по возможности, более популярными технические части текста, но, конечно, не мог обойтись совершенно без них.

Скоро объем набранного текста стал таким большим, что пришлось сокращать еще больше. Сознательно, хотя и неохотно, я опустил немало событий, интересных эпизодов, технических вопросов из авиационной области, а также и имен. Пожалуй, последнее было труднее всего. Надеюсь, меня простят мои друзья и коллеги, которых я не упомянул, хотя они этого заслуживают.

Возможно, и некоторые далекие от авиации люди захотят узнать немного больше о самолетах и о работе летчика-испытателя. А тех читателей, которых не интересуют ни самолеты, ни те, кто летает на них, может быть, привлекут «гражданские» места книги, отражающие в той или иной мере жизнь в бывшем Советском Союзе, и некоторые болезненные или странные факты и события, с которыми приходилось сталкиваться его гражданам.

Короче говоря, надеюсь, что найдется что-нибудь интересное не только для увлекающихся авиацией, но и для более широкого круга читателей.

Оглядываясь на прожитые годы, я понимаю, что в общем они принесли мне удовлетворение, хотя, конечно, как и в жизни каждого человека, были разочарования и сожаления, а также ситуации, в которых поступил бы иначе, если бы была

возможность снова их пережить. О чем я определенно никогда не жалел, так это о профессии и работе, которые выбрал еще в молодые годы и следовал им до последних лет. Хотя опять же есть определенные вещи, которых я, к сожалению, не сделал, как будучи летчиком в годы Великой Отечественной войны, так и в период работы летчиком-испытателем.

Что мне всегда доставляло громадное удовлетворение, так это доброжелательность и дружеское отношение очень многих людей, с которыми я встретился как в личной, так и в профессиональной жизни. И я могу сказать, что мне очень повезло с друзьями и коллегами.

Надеюсь, что читатель составит правильное представление о моих политических и общественных взглядах, которые, думаю, характерны для многих из нынешней российской интеллигенции. Прожив большую часть жизни в Советском Союзе, я с энтузиазмом встретил изменения, принесенные перестройкой, которая закончила эру политической конфронтации между нами и Западом, положила конец угрозе ядерной войны и провозгласила права человека и его благосостояние выше «интересов государства». Я искренне надеюсь, что, несмотря на все трудности, ошибки и ловушки на пути наших реформ, Россия будет продолжать двигаться к истинной демократии и в конце концов станет естественным и желанным членом свободного мира.

Благодарю всех, у кого хватит терпения прочитать эту книгу, и мне хотелось бы думать, что она будет для них интересной.

Я хотел бы поблагодарить многолетних друзей и товарищей по летно-испытательной работе: Александра Беженца, Норайра Казаряна и Александра Щербакова, а также Григория Александровича Седова, Василия Ивановича Алексеенко — и за помощь, которую они мне оказали, уточнив некоторые исторические данные и детали событий в нашей профессиональной деятельности, о которых я рассказываю. Полезные замечания сделал мне уже после первого издания и Андрей Анатольевич Симонов.

Я благодарю мою дочь Ашхен, преподавателя английского языка в МГУ, которая в процессе перевода рукописи для английского издания попутно давала полезные советы и сделала несколько редакторских правок, благодаря чему некоторые части текста стали более живыми.

В завершающей стадии работы над первым изданием книги при компьютерной подготовке рукописи для издательства охотно и терпеливо мне помогал мой старший внук Александр. Я благодарю его и мою жену Элю, сделавшую ряд ценных

замечаний по первому варианту рукописи, а также всю семью за поддержку и веру в успех этого предприятия.

Особых слов признательности заслуживают мои коллеги-испытатели — летчики, инженеры и техники, кто, как и я, посвятили свою жизнь авиации — все те, с которыми я разделял радости, трудности, опасности и утраты, сопровождающие работу авиационных испытателей.

Глава 1
Истоки

Почти вся моя сознательная жизнь была посвящена авиации, и я буду рассказывать о полетах, самолетах и летчиках. Но не только. Расскажу о семье, в которой я родился и вырос, и о том, что вспомню и что мне покажется представляющим интерес из жизни, которую прожил, и о людях, оставивших след в памяти и в моем сердце.

Мои будущие отец и мать — Анастас Иванович Микоян и Ашхен Лазаревна Туманян до начала 20-х годов жили на Кавказе. Отец родился и провел детство в древнем армянском горном селе Санаин, вблизи города Алаверды, в семье сельского плотника Ованеса Микояна и его жены Тамары. Моя мать была дочерью Лазаря Туманяна, приказчика в лавке, и его жены Вергинии, двоюродной сестры Тамары, живших в Тифлисе.

Согласно преданию, предок Микоянов, по фамилии Саркисян, в XVIII веке жил в Нагорном Карабахе. В 1813 году, во время резни армян, его и его жену убили, а их два сына-подростка Алексан и Мико бежали в село Санаин. Родители их назвали в честь сыновей императора Павла, Александра и Михаила, а в Санаине монастырский священник им, как беженцам, дал фамилии по их именам — Алексанян и Микоян.

Когда родился мой отец, крещенный Анастасом (в обиходе — Арташес или Арташ), его дед Нерсес, глава большой ветви родословного древа, уже умер. В период детства моего отца в селе Санаин, кроме моего деда Ованеса, жили еще семеро его братьев и сестер и их мать Вартитер (моя прабабушка).

Ованес Микоян был сельским плотником, а также плотничал и на Алавердском медеплавильном заводе. Он и его жена Тамара (Талита) были уважаемыми в селе людьми. Ованес отличался умом и порядочностью, иногда до наивности. Легко соглашался строить дома в долг, при этом деньги ему не всегда уплачивали. Несколько лет он проработал в Тифлисе подмастерьем у плотника, поэтому внешне был похож на тифлисского цехового мастера, одевался аккуратно, носил городскую, а не самодельную обувь. Будучи неграмотным, сам себе придумал способ учитывать выполненные работы, записывая карандашом ему одному известными знаками в записную книжку. Ел он серебряной ложкой, а не деревянной, как его односельчане.

У Ованеса и Тамары было три сына и две дочери. Старшая дочь Воскеат (Воски), затем сын Ерванд, ставший рабочим-

молотобойцем медеплавильного завода, следующим был Анастас, потом дочь Астрик и самый младший — Анушаван, или уменьшительно Ануш (впоследствии — Артем Иванович Микоян, известный авиаконструктор).

В селе находился древний, известный в Армении монастырь. Как-то Анастас увидел, что монах монастыря читает книгу, и заинтересовался ею. Монаху это понравилось, и он начал учить мальчика грамоте. Скоро Арташ уже мог читать и писать. В это время в деревне поселился некий интеллигентный приезжий, возможно, народник, скрывавшийся в глухом селе от властей. Он открыл в домике на территории монастыря школу, где учил детей за небольшую плату, чтобы только ему хватало на пропитание. У него занимались около двадцати ребят, в том числе Анастас.

Учитель обучал письму, чтению, учил арифметике, занимался с ребятами физкультурой. Прививал им элементарные навыки культуры: чтобы следили за собой, были опрятными, мыли руки перед едой, полоскали рот после еды. Но вскоре приезжий уехал, и школа закрылась.

На лето в домике монастыря поселился епископ армянской церкви из Тифлиса. Он нанял моего деда, Ованеса, чтобы сделать к дому пристройку. Анастас, которому шел одиннадцатый год, помогал отцу. Епископ обратил внимание на трудолюбивого подростка и узнал, что он умеет читать. Анастас сказал, что хотел бы учиться, а школы в деревне нет. Епископ предложил Ованесу привезти сына в Тифлис и пообещал устроить его в армянскую духовную семинарию.

Ованес последовал его совету. Двоюродная тетя Вергиния (Вергуш) и ее муж, Лазарь Туманян, приняли мальчика к себе в дом. По прошению, написанному односельчанином, Анастас был принят и попал во второй подготовительный класс.

Учился он хорошо и даже занимался репетиторством для заработка. Очень много читал, сначала армянские, а потом, когда освоил русский язык, и другие книги, русские и западные, особенно исторические и философские, читал также западную прозу, армянскую и русскую поэзию. И хотя он учился в духовной семинарии, а мать его была глубоко верующей женщиной, Анастас, размышляя над прочитанным, постепенно пришел к атеизму.

В 1911–1912 годах до Тифлиса и до семинарии докатилась революционная волна, вызванная новым подъемом российского рабочего движения. Несколько семинаристов из класса Анастаса образовали политический кружок, чтобы изучить марксистскую и революционную литературу и определиться, к какой из политических партий примкнуть. Дальний родственник Анастаса,

большевик Дануш Шавердян, узнав об их кружке, дал ему книгу Ленина «Развитие капитализма в России». Под влиянием Шавердяна и другого коммуниста — Боряна в кружок проникло марксистское влияние.

Когда началась Первая мировая война, в связи с действиями русских войск против Турции у армян появились надежды на освобождение от турецкого ига западных армян, которых тогда было около двух миллионов (позже, во время резни 1915 года, развязанной султанскими турецкими властями, было убито около полутора миллионов из них). Группа учеников семинарии, в том числе Анастас, в ноябре 1914 года записались добровольцами и попали в дружину легендарного армянского военачальника Андраника. Он прославился в партизанской войне армян против турок и в освободительной борьбе болгарского народа, за что был награжден болгарскими орденами.

Анастас участвовал в боях и пробыл на фронте до апреля 1915 года, когда он заболел и попал в госпиталь. К реакции организма на мясо, которое он раньше не ел, добавилась острая форма малярии.

После госпиталя Анастас вернулся в семинарию и, пройдя за учебный год два класса, летом 1916 года успешно сдал выпускные экзамены и получил аттестат, в котором из 29 оценок было 20 отличных. В семинарии обучали только четырем религиозным дисциплинам, остальные были общеобразовательными. По существу, это была армянская гимназия, дававшая законченное среднее образование.

В семинарии, в отличие от гимназий и реальных училищ, было бесплатное обучение, поэтому туда поступали дети из малообеспеченных семей. Это обстоятельство и веяния предреволюционного времени предопределили то, что многие ее воспитанники приняли активное участие в революции и стали видными советскими и партийными деятелями. Мой отец в своих книгах называет более тридцати человек, из них десять из его класса. В ноябре 1915 года Анастас стал членом партии большевиков.

Окончив семинарию, Анастас поступил в армянскую духовную академию, находившуюся в древнем городе Эчмиадзине вблизи Еревана.

Академия готовила специалистов, как теперь говорят, широкого профиля. Изучали историю Армении, историческую географию страны; армянскую литературу и язык, начиная с древних времен. Почти все преподаватели были светскими, а не духовными лицами.

Телеграфное сообщение в феврале 1917 года о свержении

самодержавия было совершенно неожиданным, но вызвало бурную радость студентов, как и многих других.

Анастас уехал в Тифлис, где попал на первое легальное собрание большевиков в зале Народного дома Зубалова, которое вел Миша Окуджава (дядя поэта Булата Окуджавы).

На одном из заседаний в марте 1917 года обсуждалось присланное из Баку письмо выдающегося революционера Степана Шаумяна, недавно вернувшегося из ссылки. Он сообщал об обстановке в Баку, а также попросил направить туда опытного большевика Мравяна для усиления политической работы среди рабочих-армян. Мравян по семейным обстоятельствам поехать не смог, и вместо него попросился в Баку Микоян.

Степан Шаумян произвел на Анастаса сильнейшее впечатление. Он полюбил Шаумяна, лидера бакинских большевиков, и испытывал к нему огромное уважение. Шаумян был немного выше среднего роста, стройный и красивый, с умным интеллигентным лицом и доброй улыбкой. У него был спокойный и уравновешенный характер, он говорил взвешенно и убедительно. Шаумян был образованным человеком, окончив философский факультет Берлинского университета. Он написал ряд работ по вопросам марксистско-ленинской теории, философии, по искусству и литературе.

Шаумян был выдающейся личностью в социал-демократическом движении. Он обладал многими талантами и качествами крупного государственного и политического деятеля: образованный марксист, выдающийся организатор, блестящий оратор, человек решительный, смелый, принципиальный в политике и вместе с тем гибкий в вопросах стратегии и тактики классовой борьбы. В некоторых тогдашних газетах его называли «кавказским Лениным» (я думаю, что он в чем-то его и превосходил, в частности, не обладая резкостью и нетерпимостью Ленина).

Шаумяна уважали и многие политические противники, а для сподвижников он был признанным лидером. (Какова была бы его судьба при диктатуре Сталина, доживи он до 30-х годов, можно легко предугадать — авторитетный и уважаемый в партии человек виделся бы Сталину опасным конкурентом. Шаумян, наверное, быстро бы понял всю опасность узурпации власти Сталиным в 20-х годах, чего не осознавало тогда большинство искренних коммунистов, в том числе и мой отец.)

Баку являлся тогда крупнейшим промышленным городом в Закавказье, рабочие которого приветствовали февральскую победу, отметив ее всеобщей забастовкой, охватившей все нефтяные промыслы, заводы и мастерские. 7 марта 1917 года был

созван Совет рабочих депутатов, где большевики были в меньшинстве, а преобладали эсеры и меньшевики. Тем не менее председателем Совета заочно избрали большевика Шаумяна, возвращавшегося в это время в Баку из ссылки.

Наряду с Советом рабочих депутатов в Баку существовала и выборная Дума, в которой преобладали предприниматели, эсеры и меньшевики, а также дашнаки и мусаватисты — представители националистических партий армян и азербайджанцев. Дума вскоре стала противопоставлять себя Бакинскому Совету.

Анастас выступал на армянском языке на многочисленных митингах и собраниях перед рабочими, объяснял политику большевиков, отвечал на вопросы. Вскоре его взяли на платную работу пропагандиста Бакинского комитета партии. Как-то Шаумян пригласил Анастаса к себе домой. Жил он с женой Екатериной Сергеевной, тремя сыновьями и дочерью в трех небольших комнатах. Видимо, ему положительно характеризовали Анастаса и его работу, так как он проявил к нему доверие и расположение. Позже Шаумян предложил ему включиться в работу редакции еженедельной газеты «Социал-демократ» на армянском языке, редактором которой он был сам, но не мог уделять этому много времени. Так что со временем Анастас стал фактическим ее редактором.

В конце лета 1917 года Анастас вернулся в Тифлис и снова поселился у родственников. Хочу рассказать о них, основываясь на рассказе моего отца, а также на своих, более поздних, воспоминаниях о них. Мужем двоюродной сестры матери Анастаса, Вергинии, был Лазарь (по паспорту — Габриель) Туманян. Он служил приказчиком в лавке и отличался трудолюбием и порядочностью. В доме верховодила его жена Вергиния. (Лазарь Туманян был родственником великого армянского поэта Ованеса Туманяна.)

Вергиния Туманян с мужем Лазарем, а также мать Анастаса Ивановича Тамара Отаровна позже, когда он работал в Москве, подолгу жили у него, а с конца войны уже постоянно, в основном на даче. Лазарь Туманян мне запомнился сидящим в кресле и читающим газету «Правда», которую прочитывал от корки до корки. Он умер в 1946 году, прожив 80 лет, когда моему сыну — его правнуку было три месяца. (Мой другой дед, отец Анастаса, Ованес умер в 1918 году в возрасте 62 лет.)

Вергинию Туманян я помню спокойной, доброй и рассудительной, старой, но довольно бодрой женщиной, руководившей теперь и Лазарем, и своей двоюродной сестрой Тамарой. Мы тоже относились к ее мнению с уважением. Она хотя с ошибками и акцентом, но говорила по-русски, в то время как

бабушка Тамара могла только кое-как объясняться. Она в эти годы была тихой маленькой старушкой, проявлявшей, пожалуй, только любовь к своим сыновьям, особенно младшему, Анушу, и к нам, своим внукам. А в последние один-два года, плохо видевшая даже с сильными очками, она не узнавала нас — приходилось называть свое имя.

Тамара и Вергиния умерли в одну неделю, когда Вергинии было 85, а Тамаре 93 года. Они и Лазарь похоронены на нашем семейном участке на Новодевичьем кладбище. Тамара пережила своего мужа на 42 года.

В семье Лазаря Туманяна было четверо детей — дочь Ашхен, сын Хайк, дочери Айкуш и Мано (Мария). Живя у них во время учебы в семинарии, Анастас полюбил их старшую дочь, Ашхен, но он это скрывал, так как она была его троюродной сестрой. По народному армянскому обычаю троюродные родственники не могут пожениться (хотя в европейских странах, кажется, могут пожениться даже двоюродные). Когда Ашхен гостила у Микоянов в селе и Анастас готовил ее к переэкзаменовке в гимназии (в связи с ее болезнью), он был с ней строг и бесед на посторонние темы не вел. Она, со своей стороны, старательно и добросовестно выполняла все его задания. Однажды Анастас не выдержал и объяснился ей в любви. Ашхен сказала, что и сама давно любит его, только всегда поражалась его черствому, сухому отношению к ней и считала, что она ему не нравится. Стали они мужем и женой в 1921 году, в России, но об этом позже.

В Тифлисе Анастас участвовал в Общекавказском партийном съезде в качестве делегата от Алавердского медеплавильного завода. Шаумян выступил там с докладом, в частности, сказал, что в 1913 году по предложению Ленина в программе партии по национальному вопросу вместо областного самоуправления, о чем говорилось прежде, было принято положение об автономии областей. Шаумян пояснил разницу между самоуправлением, автономией и федерацией (это, по-моему, представляет интерес и в наше время).

Самоуправление осуществляет культурные и хозяйственные функции; оно не обладает законодательными правами.

Автономия имеет сейм с законодательными правами; центральное правительство передает автономным областям определенный круг вопросов.

Федерация есть союз равных единиц; каждая из них имеет свое Учредительное собрание.

Шаумян высказался за федеративные отношения Кавказа с Россией. По его мнению, не следует опасаться децентрализации, и он привел лозунг Ленина: «Пусть Россия будет союзом

свободных республик!»

Нам теперь очевидно, что в СССР при Сталине эти принципы были искажены и существовали лишь формально: автономии и федерации, как и «свободные республики», были таковыми только по названию и по структуре органов управления. (Боюсь, что теперь, в начале XXI века, в России федеративность опять становится лишь формальностью.) В последние годы стало известно, что Ленин резко критиковал Сталина по этому вопросу, и только болезнь помешала ему настоять на своей позиции. А если вспомнить о новой экономической политике — НЭПе, которую Ленин провозгласил «всерьез и надолго», а Сталин разрушил через три года после его смерти, то становится ясно, что Ленин думал о создании совсем другого государства.

Вскоре мой отец вернулся в Баку. 26 октября 1917 года пришло известие о свержении Временного правительства и провозглашении в России власти Советов. 31 октября без вооруженной борьбы провозглашается советская власть и в Баку. Но в марте 1918 года против Бакинского Совета подняли восстание представители буржуазно-помещичьих кругов, опиравшиеся на «дикую дивизию» Азербайджанских национальных Вооруженных сил. Три дня шли уличные бои, восстание удалось подавить, солдаты «дикой дивизии» ушли в районы Азербайджана, где еще не было советской власти.

Мой отец участвовал в боях и получил ранение в ногу. После его выхода из госпиталя Шаумян настоял, чтобы он поселился у него (своего угла у Анастаса так и не было), и он довольно долго жил там, практически как член семьи. Поэтому он в большей мере оказался в курсе партийных и государственных дел Закавказья, что способствовало его политическому росту.

В апреле 1918 года образуется Бакинский Совет народных комиссаров, куда вошли в основном большевики и несколько левых эсеров. Председателем Совнаркома стал Шаумян, народными комиссарами — Джапаридзе, Нариманов, Корганов, Фиолетов, Колесникова и другие. Азизбекова назначили бакинским губернским комиссаром. Микоян в Совнарком не вошел и комиссаром не был (он являлся пропагандистом и членом Бакинского комитета партии большевиков).

Правительство Грузии дало разрешение на ввод немецких войск на свою территорию и их проход в Баку. Вскоре то же сделали армянские и азербайджанские сепаратисты, объявившие о создании своих независимых государств.

В июне 1918 года турецкие войска, вторгшиеся на Кавказ, начали наступление на Баку. Анастас Микоян ушел на фронт комиссаром 3-й бригады Красной Армии.

В Баку состоялись массовые митинги, на которых поднимался вопрос о приглашении британских войск из-за Каспия в связи с турецкой угрозой. Многие надеялись, что британские войска придут на помощь своим «братьям-союзникам» против турок и спасут город.

29 июля 1918 года турки прорвали фронт. В Баку произошел переворот, 31 июля власть захватили меньшевики, эсеры и дашнаки, образовав «Диктатуру Центрокаспия». Они пригласили для защиты от турок британские экспедиционные войска из Ирана и послали за ними в персидский порт Энзели корабли Каспийской военной флотилии.

4 августа корабли с британскими войсками стали подходить к пристаням Бакинского порта. На созванной Рабочей конференции Шаумян предложил эвакуировать войска Красной Армии в Россию, так как удержать власть в борьбе с турками и одновременно с английскими войсками не удастся. На помощь Советской России рассчитывать не приходилось из-за крайне тяжелого военного положения большевиков на Волге. Микоян был в числе голосовавших против такого решения конференции и решил остаться в Баку для подпольной работы.

На пароходы погрузились красноармейцы отряда Петрова, члены Совнаркома («бакинские комиссары») и другие руководящие работники. Они отплыли в Астрахань, но вскоре их окружили в море корабли военной флотилии «Диктатуры Центрокаспия» и силой возвратили в Баку. Красноармейцев обезоружили и отпустили на этих пароходах в Астрахань, а 30 человек, в том числе бакинских комиссаров и других ответственных работников во главе с Шаумяном, арестовали.

Меньшевики и эсеры провели выборы нового состава Бакинского Совета, но, несмотря на чинимые преграды, были избраны 28 большевиков, в том числе девять из числа арестованных, а также Анастас Микоян и Георгий Стуруа.

14 сентября 1918 года турецкие войска вплотную подошли к Баку, меньшевики и эсеры стали покидать город, возникла угроза расправы турок над арестованными. Микоян организовал депутацию членов Бакинского Совета к руководителям «Центрокаспия» с требованием спасти арестованных от расправы, для чего или освободить их, или отправить в Астрахань. Договорились с капитаном советского парохода «Севан», прибывшего из Астрахани, об отправке на нем освобожденных из тюрьмы. Пароход должен был перейти к причалу недалеко от Баиловской тюрьмы, где сидели комиссары.

Микоян пришел в «Центрокаспий» и застал там члена «Диктатуры» Велунца, который, боясь ответственности за

возможную расправу над заключенными, согласился выпустить их из тюрьмы для эвакуации. Мой отец получил письменное распоряжение, взял солдат конвоя, и они подошли к тюрьме. Начальник тюрьмы обрадовался возможности в этой сложной ситуации избавиться от заключенных. Они уходили от тюрьмы уже под пулями турок.

Англичане, не имея достаточных сил, не смогли противостоять туркам и покинули Баку на пароходах. 15 сентября турки заняли Баку. Командующий турецкими войсками Нури-паша на три дня отдал город на растерзание аскерам (солдатам). Началась резня, массовые убийства, грабежи, поджоги, изнасилования, особенно в отношении армян. Их было вырезано около 30 тысяч человек. (Турки ушли из Баку в ноябре 1918 года, когда Германия и Турция подписали перемирие с Антантой. Их место заняли англичане.)

Парохода «Севан» на условленном месте не оказалось, и большевикам пришлось эвакуироваться на пароходе «Туркмен», который уже был полон беженцами и вооруженными солдатами. Поднялись на пароход также сыновья Шаумяна, Сурен и Левой (Лева), жена Джапаридзе и жены других руководителей, а также руководитель партизан Татевос Амиров.

«Севан» шел в Петровск (ныне — Махачкала), куда перебралось правительство «Центрокаспия». Шаумяну удалось уговорить капитана идти в Астрахань. Под покровом ночи «Туркмен» отделился от каравана, взяв курс на Астрахань. Но судовой комитет, состоявший из эсеров, узнав о перемене курса, принял решение идти в оккупированный англичанами Красноводск, где, по мнению матросов, не было так голодно, как в Астрахани. К вечеру 16 сентября пароход подошел к Красноводску, но ему не дали подойти к причалу. На прибывший к пароходу баркас сошли также плывшие на «Туркмене» два британских офицера и какой-то армянин с Георгиевским крестом.

На следующий день пароход отвели к пристани Урфа, где его ожидали вооруженный отряд и британская артиллерийская батарея. Среди встречавших английских офицеров и местных чиновников находились сошедшие с парохода офицеры и георгиевский кавалер, которые, видимо, сообщили о находившихся на пароходе большевиках.

При проходе через пункты проверки арестовали и посадили в тюрьму 35 человек. В ночь с 19 на 20 сентября в тюрьму пришли председатель эсеровского закаспийского правительства в Ашхабаде Фунтиков и еще несколько членов правительства. Начальник полиции Алания объявил, что по решению закаспийского правительства часть арестованных должна быть

сегодня переведена в Ашхабадскую центральную тюрьму, где их будут судить, а остальные будут освобождены. Он зачитал список подлежащих переводу в Ашхабадскую тюрьму. В нем не оказалось Микояна. Как отец рассказывал, он все время думал о побеге, поэтому попросил, чтобы его тоже включили в эту группу. Однако Алания сказал, что не имеет права вносить какие-либо изменения в список.

Чем руководствовалось закаспийское правительство и представители английского командования, составляя список 26 человек из 35 арестованных, видно из письменного показания, которое дал в июне 1925 года Сурен Шаумян, допрошенный в качестве свидетеля в суде над Фунтиковым. Текст его мой отец приводит в своей книге.

При обыске в Красноводске у одного из бакинских комиссаров Зевина нашли список состоявших на довольствии в Баиловской тюрьме города Баку тридцати заключенных человек, которых арестовали, когда задержали пароход, пытавшийся уйти в Астрахань. Один заболел, и его вычеркнули из списков, Сурена Шаумяна, как несовершеннолетнего, отпустили, а трое не попали на пароход, пришедший в Красноводск. Так что там из списка оказались 25 человек. Красноводские эсеры решили, что, раз лица, перечисленные в списке, были арестованы в Баку, значит, это те руководители, которых следует уничтожить. Микояна на захваченном тогда в море пароходе не было, поэтому в Баиловскую тюрьму он не попал и в списке на довольствие не числился. Не сидел в Баиловской тюрьме и не был в списке и видный большевик Самсон Канделаки, тоже избежавший расстрела.

К 25 указанным в списке добавили Татевоса Амирова, которого знали как известного советского партизана, так и получилось ставшее историческим число 26.

Только через месяц до остальных арестованных, переведенных из Красноводска в Ашхабадскую тюрьму, дошла трагическая весть. Проводник с железной дороги был очевидцем, как на рассвете 20 сентября 1918 года между станциями Ахча-Куйма и Перевал, на 207-й версте от Красноводска, комиссары были выведены из вагона в пески и частью расстреляны, а частью зарублены. Расстрелом руководили Федор Фунтиков, Седых и Семен Дружкин при участии капитана Тиг-Джонса, главы английской военной миссии в Ашхабаде.

В числе 26 были четыре ведущих руководителя бакинского пролетариата — Шаумян, Джапаридзе, Азизбеков — представители трех национальностей Закавказья: армянин, грузин, азербайджанец и русский Иван Фиолетов.

Несмотря на начавшуюся в 90-х годах XX века в России «переоценку ценностей», несомненно, что все они, как и большинство других активных деятелей революции, боролись и жертвовали собой, искренне считая, что эта борьба ради будущего справедливого строя — социализма, ради счастья народа.

Один из главных виновников и непосредственный исполнитель расправы над бакинскими комиссарами, Федор Фунтиков, был арестован в 1925 году, и весной 1926 года выездная сессия Верховного суда СССР рассмотрела в Баку его дело.

Верховный суд установил, что глава закаспийского правительства, эсер Фунтиков, лично организовал и осуществил убийство девяти комиссаров Ашхабада, а позже, вместе с другими членами партии эсеров и представителями английского командования, участвовал в убийстве Шаумяна и 25 других бакинских комиссаров. За совершенные преступления Фунтиков был приговорен Верховным судом к высшей мере наказания и расстрелян.

Через полтора месяца оставшихся заключенных из Ашхабада перевезли в тюрьму в Кизыл-Арвате. А 27 февраля 1919 года им объявили, что они будут освобождены. Их перевезли в Красноводск и на пароходе отправили в Баку под охраной британских солдат.

В Бакинском порту прибывшая их встречать делегация вручила пароходному начальству документ об освобождении коммунистов, который президиуму постоянной рабочей конференции, опираясь на требования бакинских рабочих, удалось вырвать у английского командования. Даже меньшевики, эсеры и дашнаки присоединились к этому решению.

В Баку отец снова включился в революционную деятельность в условиях английской оккупации. При перевыборах президиума постоянной рабочей конференции его избрали одним из двух заместителей председателя. Теперь, когда не было их более опытных старших товарищей, они, молодые — Анастас Микоян, Леван Гогоберидзе, Левой Мирзоян, Иван Анашкин, Саркис и другие должны были сами определять тактику борьбы и принимать решения.

Рабочая конференция 1 мая 1919 года организовала массовую демонстрацию, а затем началась всеобщая забастовка. Через несколько дней, во время заседания стачечного комитета, дом, в котором оно проводилось, окружила полиция. Арестовали около сорока участников, в том числе моего отца, Стуруа и других руководителей стачкома. Теперь Микоян был известен полиции как один из руководителей рабочего движения, и арест

представлял для него серьезную угрозу. Благодаря помощи и смекалке товарищей ему удалось из тюрьмы освободиться, выдав себя за одного из арестованных, подлежащих освобождению. Этот товарищ согласился остаться в тюрьме вместо Микояна — он не был членом стачкома, и ему при разоблачении серьезная опасность не угрожала.

Однако летом того же года отца снова арестовали вместе с Гогоберидзе и еще одним товарищем. У Микояна был фальшивый паспорт на другое имя, и улик против арестованных не было, так что их освободили, но выслали в Грузию. Через некоторое время отец снова вернулся в Баку для подпольной работы, но уже с другим паспортом.

В сентябре крайком предложил направить в Москву Микояна для доклада о положении дел и координации действий по становлению советской власти в Закавказье. Путь в Москву был один: на рыбацкой лодке пять-шесть дней по Каспийскому морю в Астрахань, так же как ходили лодки, возившие бензин для Советской России. С большими трудностями, тайно, отец вместе с работницей крайкома Ольгой Шатуновской и несколькими другими товарищами отправился на лодке в Астрахань. Плавание было долгим и опасным. Почти на всем пути стояла бурная погода, на подходах к Астрахани патрулировали деникинские военные корабли.

Встретившись в Астрахани с Кировым, отец на попутном служебном поезде добрался в Москву, где был принят Лениным, потом присутствовал на II съезде коммунистических организаций народов Востока, на VIII Всероссийской партийной конференции и участвовал в работе Всероссийского съезда Советов. Микояна, которому было 24 года, на съезде избрали кандидатом в члены Всероссийского исполнительного комитета (прообраз Верховного Совета).

Пробыв в Москве около двух месяцев, отец в начале января 1920 года вместе с Ольгой Шатуновской и двумя товарищами выехал в Баку. Они добирались туда через Ташкент и Красноводск. Плывя на баркасе от Красноводска, хотели высадиться на побережье Азербайджана, чтобы нелегально пробраться в Баку, но компас испортился, они потеряли направление и попали в Петровск (Махачкала). Их встретили красноармейцы 11-й армии, штаб которой находился на станции в поезде. Здесь Микоян вновь увиделся с Орджоникидзе и Кировым, познакомился с командующим армией М. К. Левандовским и членом Военного совета К. А. Мехоношиным.

Он попросил, чтобы его направили в отряд бронепоездов. На

первом из четырех бронепоездов, в качестве уполномоченного реввоенсовета армии он и прибыл в Баку. В ночь на 28 апреля 1920 года, еще до подхода основных сил 11-й армии, состоялось провозглашение советской власти во главе с временным правительством — Военно-революционным комитетом и его председателем Н. Нариманов.

В 1928 году, когда чествовались ветераны Гражданской войны, Серго Орджоникидзе ходатайствовал перед наркомом обороны Ворошиловым о награждении восьми участников борьбы на Кавказе. В числе них были отмечены орденом Красного Знамени Киров и Микоян.

Глава 2
Детство в Кремле

В сентябре 1920 года состоялось решение Центрального комитета РКП(б) о направлении А. И. Микояна на работу в Нижегородский губком партии.

Вначале отца встретили настороженно и предоставили работу только в губисполкоме. Но вскоре Анастас Иванович завоевал авторитет и был введен в состав бюро губкома, а затем избран секретарем губкома, для чего его туда ЦК и направил.

В губисполкоме, да и потом, в губкоме, он приобрел большой практический опыт, который ему пригодился в дальнейшем. Именно в Нижнем Новгороде отец начал заниматься тем, что было ему более всего по душе, — хозяйственной деятельностью, связанной с торговлей, производством продовольствия и товаров широкого потребления. Этим в основном он и занимался потом почти всю жизнь.

Через некоторое время отец вызвал с Кавказа свою троюродную сестру Ашхен Туманян, и она приехала вместе со своим младшим братом Гаем, учеником гимназии. По совету Анастаса он пошел работать на Сормовский завод (через год Гай поступил в Свердловский университет в Москве).

Анастас и Ашхен поженились, но, как часто бывало в те годы, не «расписались». Так они и прожили вместе более сорока лет, до конца ее жизни, родив и воспитав пятерых сыновей.

Приближалось время рождения в семье первого ребенка (то есть меня). В губернии в это время было голодно, еды дома не хватало (однажды у отца случился голодный обморок). Анастас предложил ей уехать к матери в Тифлис, где будет и уход, и хорошее питание. Когда он поехал в конце марта 1922 года в Москву на XI съезд партии, он захватил с собой Ашхен, а оттуда отправил ее в Тифлис со знакомыми кавказскими товарищами, возвращавшимися со съезда домой. Вергиния Туманян, несмотря на недовольство «неправильным» браком, приняла свою дочь очень сердечно.

На съезде партии отца избрали кандидатом в члены Центрального комитета и в мае 1922 года выдвинули на работу в качестве секретаря Юго-Восточного бюро ЦК РКП(б). Он переехал в Ростов-на-Дону. А я родился в июле. Из роддома маму и меня привез на автомобиле к ее родителям работавший тогда в Тифлисе Серго Орджоникидзе. В конце августа приехал отец, чтобы забрать нас, но Серго посоветовал дождаться конца

сентября, когда проездом через Тифлис поедет в Ростов Ворошилов и доставит маму и малыша в своем салон-вагоне (которым он пользовался как командующий войсками округа). Так и получилось. В Ростове нас встречали мой отец и Буденный (тогда командующий Первой конной армией), который донес меня до машины. Так что в первые три месяца жизни я успел побывать на руках Орджоникидзе, Ворошилова и Буденного.

С первых дней работы на Северном Кавказе Анастасу Ивановичу пришлось столкнуться с актуальной тогда проблемой казачества. Я думаю, об этом стоит рассказать, имея в виду, что теперь казаки снова заняли заметное место в жизни многих районов Юга и Урала.

Казаки в царское время обособляли себя от иногородних, и привилегии, которыми пользовались казаки, на них не распространялись. Между этими сословиями сложились острые социальные противоречия.

Большинство иногородних крестьян стали на сторону советской власти, из них в основном формировались красноармейские части. В сельсоветах и других органах местного управления они тоже заняли руководящее положение.

Только небольшая революционно настроенная часть казачества, главным образом донских казаков, еще в феврале 1917 года выступила против самодержавия, а в годы Гражданской войны влилась в ряды Красной Армии. Зажиточная часть казачества, и прежде всего офицеры, атаманы и генералы, с первых же дней Октябрьской революции заняли антисоветскую позицию. Основная масса казаков, уже испытавшая тяготы войны, вначале не хотела воевать ни на какой стороне, но затем, в результате обострения ситуации и ошибок в политике большевиков в отношении казачества, основная масса их влилась в армии генерала Деникина.

Под влиянием побед Красной Армии и в связи с общим упрочением советской власти трудовое казачество стало постепенно отходить от белогвардейщины и стремилось мирно трудиться в новых условиях жизни. Но иногородние все еще относились к казакам настороженно. Поэтому приходилось осторожно и терпеливо вести разъяснительную работу как среди казачества, так и среди иногородних крестьян и горцев, изживать их взаимное недоверие.

Мой отец часто ездил в казачьи станицы, беседовал с казаками и иногородними крестьянами. Он увидел, что местные руководители старались не допускать на собрания и митинги стариков-казаков, как, на их взгляд, наиболее реакционно настроенных. Старики им, конечно, мешали: с ними трудно было

ладить, но они-то зачастую и «делали погоду» в станицах. Отец потребовал, чтобы их обязательно приглашали на все проводимые им собрания и митинги. Он хотел встречаться с ними, чтобы понять их настроения.

Большое недовольство казаков было вызвано непониманием властями специфического казачьего быта. Так, например, кубанским и терским казакам не разрешали носить форменную одежду, предмет их гордости, которая выделяла их прежде среди массы иногородних крестьян. Они не решались надевать даже традиционные кубанки и бешметы, не говоря уже о шашках и кинжалах. В станицах не стало былых праздников с соревнованиями в стрельбе, лихими скачками, джигитовкой и рубкой лозы. На местах запрещали исполнять любимые казаками народные песни, только потому, что их пели при белых. Это обижало казаков, било по их самолюбию, сеяло среди них недовольство.

Крайком по предложениям моего отца начал постепенно исправлять допущенные перегибы. И результаты почувствовались быстро. Удалось привлечь на свою сторону тысячи молодых и старых казаков. Отец вспоминал, как радостно реагировали казаки, когда на большом митинге в одной из крупных станиц Кубани он сказал: «Казаки привыкли носить кинжалы. Почему же надо теперь, когда советская власть упрочилась, лишать казаков этой давней традиции? Почему надо запрещать ношение шапок-кубанок?»

Молодые казаки говорили моему отцу, что они не ходят на массовые праздники и демонстрации, так как им скучно проходить перед трибунами пешком. «Другое дело, — говорили они, — на конях! Если бы нам разрешили верхами, да в казачьей форме джигитовать перед трибунами!» А почему, говорил отец, надо это запрещать? Какие основы советской власти подрывает эта джигитовка? Пускай себе гарцуют на конях, джигитуют, рубят лозу, метко стреляют. Разве нам не нужны смелые, отважные люди?

Была еще одна животрепещущая проблема. После разгрома белых армий тысячи рядовых казаков оказались за рубежом. Оторванные от родных семей, они писали родителям, женам и детям, просили ходатайствовать перед властями об их помиловании и разрешении вернуться домой. Анастас Иванович, после обсуждения этого вопроса в крайкоме, будучи в Москве, встретился с Дзержинским и просил его помочь. Феликс Эдмундович отнесся к просьбе положительно и обещал поддержать в ЦК партии. Вскоре свыше десяти тысяч казаков вернулись в свои станицы.

О работе Северо-Кавказского крайкома с казаками отец рассказал на Пленуме ЦК. На основе этого опыта было принято постановление о работе с казачеством по всей стране. В нем подчеркивалась необходимость считаться с казачьими традициями. Я думаю, что инициатива Анастаса Ивановича в отношении казаков, а также его успехи по налаживанию отношений между многочисленными народами Северного Кавказа, способствовали росту его авторитета в ЦК партии и переводу его на работу в Москву.

После июльского Пленума ЦК ВКП(б) в 1926 году Микояна пригласил к себе Сталин и сказал, что Политбюро предлагает назначить его на должность наркома внешней и внутренней торговли СССР вместо Л. Б. Каменева. Отец отказался, считая, что не имеет необходимых для этой работы специальных знаний, и он не хотел бы уходить с работы на Северном Кавказе. Сталин настаивал, но отец согласия не дал и уехал в Ростов, рассчитывая, что его выдвижение в наркомы не состоится.

Однако на очередном заседании члены Политбюро проголосовали за освобождение Каменева и назначение А. И. Микояна наркомом внешней и внутренней торговли. Микоян со Сталиным обменялись телеграммами, и отец еще надеялся на пересмотр решения. Однако вскоре телеграммой. сообщили, что решение утверждено всеми членами ЦК и будет опубликовано.

(Позже такие вопросы Сталин решал по-другому. В 1939 году подыскивали наркома для вновь созданного наркомата текстильной промышленности. Отец, познакомившийся в Ленинграде с Косыгиным, порекомендовал его Сталину на эту должность и предложил пригласить для беседы. «А зачем беседовать? Напиши постановление о назначении». Как рассказывал Косыгин, приехав по вызову в Москву, он из утренней газеты, купленной на вокзале, узнал о своем назначении наркомом.)

14 августа 1926 года было подписано Постановление ЦИКа о назначении Микояна наркомом внешней и внутренней торговли СССР, а Совнарком ввел его в состав Совета Труда и Обороны. (Я не понимаю, почему отец так долго сопротивлялся, — ведь в нем была очень развита хозяйственная жилка, а уж организатором он всегда был отменным. Но это было для него характерно — ему был совершенно чужд карьеризм, он никогда сам не рвался на высокие должности. Это, по-моему, одна из причин его политического долголетия.)

В личном архиве отца я видел его записку в бытность наркомом торговли, представленную в сентябре 1930 года

В. М. Молотову о специалистах наркомата за границей, которых комиссия по чистке хотела отозвать, так как «долго сидят за границей». Анастас Иванович писал:

«Если бы долгое пребывание за границей вызвало их разложение и др., я бы целиком согласился, но, раз этих данных нет, долголетний опыт работы за границей является фактом положительным, а не отрицательным».

Есть также записка того же года заместителя отца, Кисина, в которой говорится о необходимости использовать зарубежный опыт в капитальном строительстве объектов пищевой промышленности. И далее:

«После концентрации пищевой промышленности НКТоргом впервые поставлен вопрос о широком привлечении иностранной техпомощи. Тов. Микояном утвержден план привлечения из-за границы 75 иностранных инженеров — специалистов в разных областях».

Должен сказать, что отец всегда очень ценил квалифицированных профессионалов — знатоков своего дела. Примеров этому множество. Можно упомянуть, например, что до 1930 года, то есть до того как пищевая промышленность была объединена и затем вошла в наркомат снабжения, наркомом которого стал отец, в стране не было ни одного пищевого высшего учебного заведения, а к 1933 году уже стало 32 втуза и больше ста техникумов.

В последние годы в печати были упоминания о продаже за границу художественных ценностей, в частности живописных картин, и в этом винят А. И. Микояна. На самом деле начало использованию художественных ценностей, предметов роскоши и старины в качестве «валюты» для покупки всего необходимого для спасения Советской республики, гибнущей от голода и разрухи, было положено, как пишет историк Ю. Н. Жуков, в 1921 году[1]. Вывоз картин, предметов старины и искусства все время возрастал. В 1927–1928 годах наступил скачок, и рост продолжался до 1930 года. Мой отец был наркомом внешней и внутренней торговли с 1926 до декабря 1930 года. Выходит, что с ним связан рост вывоза художественных ценностей! Но на самом деле эти решения принимались на высшем партийном уровне, и нарком торговли был обязан их беспрекословно выполнять. XV съезд партии, состоявшийся в декабре 1927 года, принял решение об ускорении индустриализации страны и разработке плана первой пятилетки. В этот период, в частности, закладывались такие крупнейшие заводы, как Нижегородский автомобильный, Сталинградский тракторный и другие, строившиеся с участием иностранных специалистов. Государству была нужна валюта. А

после 1930 года вывоз произведений искусства стал уменьшаться и «к 1940 году сошел на нет», а ведь наркомом внешней торговли с 1938 года опять стал Микоян! Отвечая на вопрос по этому поводу в одном из интервью, мой брат Серго высказался в том смысле, что он вполне может допустить непонимание Анастасом Ивановичем всей ценности отдаваемых картин и ущерба, наносимого нашему наследию. После опубликования интервью, Серго позвонил бывший работник МИДа (автор книги о М. М. Литвинове) З. С. Шейнис и сказал: «Как вы могли такое предполагать?! Я присутствовал на заседании, где Анастас Иванович, как и Литвинов, прямо заявили, что они против продажи особо ценных произведений, но решение все равно было принято!»

Ю. Н. Жуков пишет, что вместе с А. В. Луначарским Анастас Иванович утвердил «Список предметов старины и искусства, не разрешаемых к вывозу за границу», но через несколько дней в документе появился еще один параграф, который сильно ограничил «защитное» действие списка. По-моему, нет сомнения, что добавление родилось по указанию Сталина, которому список был доложен.

Хочется рассказать, как А. И. Микоян начал первую встречу с руководящими специалистами наркомата. Он сказал им: «Дело ваше для меня новое, но я буду учиться, с вашей помощью набираться знаний и опыта». Он подчеркнул, что не в его привычках стесняться, когда он чего-нибудь не знает. В таких случаях он будет обращаться к ним. Он надеется, что это не уронит его авторитета в их глазах, потому что, «не зная, лучше спросить знающего, чем оставаться невеждой, делая вид, что все понимаешь». Этого принципа отец придерживался всю жизнь.

В 1926 году, вскоре после назначения наркомом, отец был избран кандидатом в члены Политбюро.

Приехав в Москву, мы жили вначале, кажется, в 3-м «Доме Советов» (на улице Божедомке), но вскоре нас поселили в Кремле на Коммунистической улице в бывшем «кавалерском корпусе». Когда строили Государственный Кремлевский дворец, большую часть дома снесли, осталась небольшая его часть с нашим подъездом (рядом с аркой), примыкающая к торцу дворца.

Квартира с длинным, широким коридором, по обеим сторонам — двери в комнаты. Мы, пятеро детей, жили в трех небольших комнатах с отдельной ванной, рядом размещались кабинет отца, спальня родителей и их ванная. Ванные были совмещенные с туалетом. По другую сторону коридора — столовая, гостиная, кухня, туалет, а также небольшая гостевая комната, где ночевали обычно бабушка или мамина сестра

Айкуш.

Тогда в Кремле жили многие семьи руководителей, сотрудников аппарата и обслуживающего персонала. Было много детей. Мне запомнились «сражения», которые устраивали, разбившись на две группы, ребята. «Полем боя» был пустырь напротив Царь-пушки (там теперь сквер). Мы строили укрытия, используя кучи песка и листы фанеры. Это было нелишне, так как в «боевых действиях» использовались и небольшие камни. А Юрка Томский как-то принес даже духовое ружье, но ребята возмутились, и он им не воспользовался.

В Кремле тогда мы иногда видели некоторых руководителей страны. Запомнились два случая: один раз мне и брату повстречались Сталин и Ворошилов, в другой день — Бухарин и Орджоникидзе. Помню, они останавливались, говорили и шутили с нами, называли «микоянчиками». Как-то встретился мне на лестнице живший в том же подъезде Енукидзе, он повел меня к себе, угощал конфетами и подарил небольшой набор инструментов в кожаном футляре — заграничный, что тогда было редкостью. Калинин и Андреев жили этажом ниже, я их встречал много раз. В другом подъезде жили Молотов и Томский, застрелившийся в 1936 году в предвидении ареста. В другую сторону от нашего входа был подъезд, в котором жил Крестинский, репрессированный в 1938 году. После убийства Кирова 1 декабря 1934 года из Кремля переселили всех, кроме руководителей, а после 1937 года остались только члены Политбюро.

В Кремль тогда можно было войти только по специальному пропуску. Несколько раз я приглашал к себе домой одноклассников, и всегда требовалось на каждого заказывать разовый пропуск, как и моим родителям для своих гостей.

Нас в семье было пять братьев. Меня и трех младших назвали в честь погибших бакинских комиссаров Степана Шаумяна, Алеши Джапаридзе и Ивана Фиолетова (его на Кавказе все звали Вано), а также в честь Серго Орджоникидзе, с которым отец был в дружеских отношениях до последних дней его жизни. А второй сын родился в год смерти Ленина, поэтому его назвали Володей. Портреты всех их, а также Сталина (периода революции) висели у отца в кабинете. Там же висела большая фотография самого отца в военной форме с четырьмя ромбами в петлицах. Он мог носить эту форму и знаки отличия, как член Военного совета Северо-Кавказского военного округа.

Во времена моего детства отец и в Москве ходил в полувоенной форме — гимнастерка с ремнем, галифе с сапогами и фуражка. Эта одежда ему, при его тонкой талии, весьма шла.

Только в 1936 году, после поездки в Америку (рассказ об этом — впереди), он полностью перешел на штатский костюм с пиджаком, галстуком и шляпой. Одевался он аккуратно, всегда был подтянутым и хорошо носил европейскую одежду, чему способствовала и забота мамы.

Между мною, старшим из детей, и Серго — младшим — всего семь лет разницы. Можно себе представить, какая это была шумная и беспокойная компания. Маме с нами здорово доставалось. Хотя у нас была домработница, а летом на даче няня, мама много уделяла времени нам и домашнему хозяйству. Она была очень работящей, заботливой и хозяйственной. Из моих детских лет и ранней юности она мне чаще всего помнится с влажной тряпкой в руке или укладывающей наше выглаженное и заштопанное ею белье в шкаф, в котором всегда был порядок, как и вообще в квартире.

В сборнике «Минувшее» (издательство «Прогресс», 1990. Т. 2. С. 385) я наткнулся на такие строки воспоминаний Б. А. Бабиной, рассказавшей со слов Я. Козловской, жившей в Кремле по соседству с нашей семьей:

«У Микояна было много детей, а у Козловского всего двое — Яна и ее брат… Жена Микояна, имея шестерых (это ошибка — пятерых. — С.М.) детей, не могла работать. А у Козловских работали и мать, и отец. Жена Микояна из месяца в месяц приходила к ним занимать деньги, потому что у них не сходились концы с концами».

Хочу привести рассказ одной маминой подруги из более позднего времени. Они сидели на лавочке в Александровском саду, а младший сын Серго играл рядом. Проходившая мимо женщина вдруг обратилась к маме: «Как вам не стыдно — прилично одетая женщина, а сына своего не кормите — он такой худой!» Когда она отошла, подруга стала смеяться: «Если бы она еще знала, что его отец — нарком пищевой промышленности!»

Мама была очень доброй (хотя и вспыльчивой иногда), совестливой и исключительно чистоплотной как в прямом, так и в переносном смысле. Она отличалась скромностью, до застенчивости, и вежливостью с людьми, независимо от их положения. Никогда не кичилась своим положением, даже скорее стеснялась его. Была исключительно добросовестна как в домашних, так и в общественных делах. По этим же качествам она оценивала и других людей, и в этом же духе, как я потом осознал, она воспитывала и нас.

А физическая чистоплотность и опрятность была ее идефикс. Она мыла руки, например, по многу раз в день, что привело даже к возникновению экземы. На ее тряпках от пыли было вышито их

предназначение: для мебели, для полок одежного шкафа, для книг и т. д. Бывало, она раздражалась, но причиной этому были, как правило, только неряшливость и нарушение почти стерильной чистоты в доме.

После окончания тифлисской гимназии Ашхен некоторое время работала учительницей в сельской школе. Она вступила в партию большевиков в мае семнадцатого года. В те времена, что я помню, она выполняла только «отдельные партийные поручения», но относилась к этому весьма серьезно. Мама активно участвовала в работе родительского комитета в нашей школе — до последних лет я слышал много приятных для меня отзывов о ней от учителей, других родителей и бывших учеников, которые подчеркивали ее доброжелательность и скромность.

Брак моих родителей оказался на редкость удачным и счастливым. Отец говорил, что он не помнит случая (я тоже не помню), когда бы они крупно поссорились или повысили голос. Они относились друг к другу с большим уважением и любовью. Бывало, конечно, мама на что-нибудь сердилась или обижалась, или отец был чем-то недоволен, и проскальзывало раздражение, но это никогда на моей памяти не приводило к ссорам или взаимным резкостям. Самое сильное, что я слышал, это армянские слова: «Химар-химар хосумес!», что означает, примерно, «чепуху говоришь!». Отец обычно проявлял галантность к присутствующим женщинам, вызывая иногда легкую ревность мамы. Но посторонних увлечений ни у него, ни у нее никогда не было.

Отец в нашем воспитании придерживался тех же принципов, что и мама, но был строг и требователен, иногда даже суров и не всегда терпим, хотя нас и вообще детей он очень любил. Он радовался, что у него пятеро, и при гостях нередко полушутя выражал сожаление, что не родился шестой, который уже намечался, — «глупые врачи запретили». Мама на эти слова сердилась. В семье не было принято обнимать и целовать детей, когда они уже подросли. Только мама иногда не удерживалась, а отец, насколько я помню, не целовал никогда. (Надо признать, что в отношении к своим внукам он был другим — более теплым и терпимым.)

Мама старалась скрывать наши мелкие проделки от отца, а самым сильным способом воздействия на нас у нее были слова: «я скажу папе, он будет недоволен» или «папе это не понравится», — мы боялись его строгости. В нашей семье чуть ли не самым большим грехом считалось проявление нескромности или неуважительного отношения к людям. Недовольство отца каким-либо проступком часто выражалось только взглядом, но таким,

что сомнений в его отношении к содеянному нами не возникало. А когда доходило до слов, то обычно мы слышали: «Ишь какой нашелся! Барчук этакий!» (это было несправедливо, поэтому особенно обидно). А вообще самое сильное в его лексиконе: «Мерзавец!» Он нас никогда не бил, если не считать нескольких случаев шлепков по «мягкому месту». Я не раз слышал от посторонних людей рассказ (хотя сам этого случая не помню) о том, как однажды отец, наказывая кого-то из сыновей за проявленную нескромность шлепками, приговаривал: «Не ты Микоян, а я Микоян!» (или «ты еще не Микоян!»).

Уже будучи на пенсии, отец говорил гостям, что гордится своими сыновьями, ставшими достойными, уважаемыми людьми. А однажды, в тосте, он сказал это и при нас.

В нашем доме тогда в ходу был армянский язык, на нем часто говорили между собой и с родственниками отец и мать. Почти не знала русского бабушка Тамара, говорили по-армянски обычно и родители мамы, и ее сестра, часто гостившие у нас, а также родственники из Армении. Общались в те годы часто по-армянски и два самых близких нам дяди. И все же мы, дети, не научились армянскому языку, нашим родным языком стал русский. Из нас пятерых я лучше всех понимал по-армянски, и то только простые слова и выражения. Недавно я подсчитал армянские слова, которые смог вспомнить, — оказалось, немногим более ста.

В юности я более или менее знал немецкий, занимаясь им, кроме школы, дома с учителем (который обучал и отца). А после войны несколько лет я брал частные уроки английского у прекрасной преподавательницы (и хорошего человека), переехавшей со своим отцом в СССР из США, Нелли Гершевич. Сейчас я свободно говорю по-английски, понимаю немецкий, но не знаю армянского. Мне порой бывает стыдно этого, особенно когда бываю в Армении.

В доме была очень хорошая библиотека: собрания сочинений русских и зарубежных классиков, серия «современный зарубежный роман», советская литература 20-х и 30-х годов, книги издательства «Академия». Нельзя сказать, что родители руководили нашим чтением: когда подошло время, я читал запоем все попадавшееся под руку. Но иногда отец говорил: «Прочти эту книгу» (или статью). Даже представить было нельзя, чтобы не выполнить, — вдруг он спросит: «Прочитал?» А солгать отцу было немыслимо. Запойным чтением отличался также младший брат Серго, остальные чтением увлекались меньше. (А спортом более активно занимались только я и второй сын Володя.)

Отца мы видели не очень часто: когда мы уходили в школу,

он еще спал, а когда ложились спать, он еще был на работе. Тогда руководители обычно работали с 10–11 часов утра и до глубокой ночи. Только иногда отец вечером приходил поужинать и снова уходил. Зато в выходной день на даче, как правило, вся семья была в сборе. Мы, дети, все каникулы и почти все выходные дни проводили на даче, и летом и зимой.

Это была довольно большая территория, обнесенная красной кирпичной стеной. За ней находились три дома — «большой», «малый» и «технический корпус», а также отдельное здание кухни (со столовой для обслуги и шофера). Называлась дача «Зубалово», по имени ее бывшего владельца, армянского нефтепромышленника из Баку. «Большой» дом — каменный, стены комнат второго этажа бревенчатые, покрытые темным лаком (хотя снаружи весь дом каменный). На первом этаже в окнах, выходящих на две террасы, были прекрасные цветные витражи. В доме было несколько небольших мраморных скульптур и гобелен на рыцарскую тему, находившийся на учете государства.

Рассказывали, что Зубалов опасался покушения, поэтому в стоявшем за высокой стеной каменном доме не было балконов на втором этаже (в наше время был надстроен второй этаж террасы). Говорили, что Зубалова охранял отряд ингушей. В «малом доме» жил его управляющий.

Примерно в километре от нас располагалось бывшее имение сына Зубалова, «Зубалово-2» (официально оно называлось «Горки-4», а наше — «Горки-2»). Территория там несколько меньше. В 20-х годах на этой даче поселился Сталин. До смерти своей жены Надежды Сергеевны Аллилуевой в 1932 году он там бывал часто, а потом, говорят, только два-три раза приезжал на выходные дни. На даче жили его дети Василий и Светлана и сестра жены Анна Сергеевна. Приходили Аллилуевы, жившие в нашем «Зубалове». Один или два раза я там видел и его старшего сына Якова.

С 1938 года, когда арестовали мужа Анны Сергеевны Станислава Реденса, Сталин в «Горки-4» уже не приезжал.

Мы поселились на даче «Зубалово» в 1927 году, когда там уже жили несколько семей. На моей памяти, а это начало 30-х годов, семей было много. В «большом» доме, кроме нас, жили секретарь ЦИКа старый польский коммунист И. С. Уншлихт, находившийся в эмиграции польский коммунист А. Е. Барский и первое время заместитель наркома обороны Я. Б. Гамарник. Одну из комнат на втором этаже, где размещались мы, отец выделил вдове Шаумяна Екатерине Сергеевне. «Малый» дом занимал вначале нарком обороны К. Е. Ворошилов, а когда он выехал на построенную для

него дачу, туда переехал Гамарник. В «техническом корпусе» размещались Аллилуевы — два брата жены Сталина Надежды Сергеевны, младший Федор и старший Павел с женой, а также вдова Дзержинского Софья Сигизмундовна, заместитель наркома иностранных дел Л. М. Карахан и брат первой жены Сталина Александр Сванидзе. Во всех семьях, кроме супругов Барских, были дети, так что компания у нас образовалась большая.

Тогда я впервые встретился с Тимуром Фрунзе, который позже стал моим другом. Он и его сестра Таня после смерти М. В. Фрунзе в 1925 году, а вскоре и его жены вначале жили с бабушкой, а потом в семье Ворошилова, одного из назначенных правительством опекунов (другими двумя были Авель Енукидзе и кто-то еще, — их обоих репрессировали).

В «кампанию» 1937 года арестовали Уншлихта и Барского, потом Карахана и Сванидзе. Под угрозой ареста застрелился Гамарник. Семей (и детей) стало меньше. В «малом» доме поселился начальник Генерального штаба Красной Армии Б. М. Шапошников.

К нам нередко наведывался Вася Сталин, помню наши игры с ним зимой в хоккей с мячом. Мы ходили на лыжах, бегали на коньках, а летом много времени проводили на реке. Иногда я бывал у Васи в «Зубалове-2». Приезжал на велосипеде Артем Сергеев, живший со своей матерью на даче в Жуковке. После гибели в железнодорожной катастрофе его отца, старого большевика Артема (Ф. А. Сергеева), он в раннем детстве, до начала 30-х, в основном жил в доме И. В. Сталина, который был его опекуном.

Я и мои братья все начинали учиться в одной и той же школе. Был недолгий период, когда мы там учились все пятеро. Нас никогда не возили туда на машине, кроме как утром после выходного дня, когда с дачи везли прямо в школу. При этом мы всегда волновались, что кто-то может это увидеть, и просили высадить нас за углом, метров за пятьсот от здания.

Это была 32-я средняя школа, но ее называли МОПШК (Московская опытно-показательная школа-коммуна) имени П. Н. Лепешинского, старого большевика, который ее основал в 1918 году в Белоруссии, собрав детей-сирот, а в 1919 году перевез их в Москву. В ее становлении большую роль сыграл первый директор (тогда — заведующий) М. М. Пистрак, участвовала в этом и Н. К. Крупская. В те годы МОПШК действительно являлась коммуной — учащиеся назывались «членами коммуны» и жили в школе, как и многие учителя. Начальных классов не было, принимались ребята сразу в пятый класс. Все в школе основывалось на самоуправлении и самообслуживании, многие

вопросы, включая прием в школу и исключение, решались коллективом учеников с участием преподавателей. Рассказывают, что однажды за что-то исключили Сережу Троцкого еще в период широкой популярности его отца.

К 1930 году школа перешла на обычный режим, но дух школы-коммуны продолжал оказывать влияние. Сохранился в большой степени демократизм, товарищество, подлинный интернационализм. В ней учились представители многих национальностей, например дети польского коммуниста Ганецкого и дочь венгерского писателя Мате Залки, Наташа. Но о национальности наших соучеников не возникало пересудов, и мы никогда об этом не задумывались. Не было и намека на антисемитизм, хотя, как я потом понял, в школе училось много детей из еврейских семей. В школе работали очень хорошие преподаватели, в подборе их участвовала и Крупская. Это были в большинстве истинно российские интеллигенты, такие как авторы известных учебников Березанская, Перышкин, Кирюшкин, учительница литературы Ангелина Даниловна Гречишкина. Директором был Николай Яковлевич Сикачев, завучем — Роберт Мартынович Михельсон (позже — министр просвещения Латвийской ССР), вторым завучем — Галина Кронидовна Чаус, а моей первой учительницей — Капитолина Георгиевна Шешина. Учитель еще старой школы, добрая и одновременно требовательная. Запомнилось, как мне от нее попало, когда я что-то сказал о «карьере», когда девочку, которая мне нравилась, выдвинули в старосты.

У нас был замечательный преподаватель физкультуры — Тихон Николаевич Красовский. Мы с одноклассниками вспоминаем его всегда добрым словом. Бывший царский офицер, участник Русско-японской войны, а позже преподаватель кадетского училища, подтянутый, выдержанный, строгий и чуткий воспитатель. Мы его любили и уважали. Не забуду походы под его руководством, пешие летние и зимние на лыжах. Особенно запомнился поход на Бородинское поле с ночевкой на сеновале. Потом он стал и нашим классным руководителем.

Школа находилась недалеко от Остоженки, во 2-м Обыденском переулке. Много ребят было из семей, живших в этом и в других ближайших переулках и на улицах Остоженке и Кропоткинской. По принятому решению не менее 30 процентов учеников набирались из семей рабочих ближайшей фабрики. Были ребята и из Дома на набережной, который заселялся в 1931 году, хотя большинство детей из него ходили в другую, более близкую школу (около английского посольства). Его тогда называли «Домом правительства», так как жили там работники

центральных правительственных учреждений, высшие руководители Красной Армии и известные люди (например, папанинцы и летчики, спасавшие челюскинцев, ученые, а также старые большевики).

Шефствовал над школой находившийся недалеко Театр им. Вахтангова. У нас учились дети некоторых его артистов, живших в этом районе, так, в одном классе с моим братом Алешей учился сын известного актера и режиссера Рубена Симонова — Женя, тоже ставший известным режиссером, и сын знаменитого актера Бориса Щукина. Артисты театра давали иногда концерты в нашей школе и участвовали в работе родительского комитета.

Мы с домработницей Дашей, которая в первые годы учебы водила меня в школу, ходили из Кремля пешком мимо храма Христа Спасителя. Даша пообещала сводить меня в него, но однажды мы увидели только забор — храм снесли. Это произошло в 1931 году, когда я перешел во второй класс. О домработнице Даше у меня остались теплые воспоминания. Она родом была, кажется, из деревни, не имела высшего образования, но в ней чувствовалась врожденная интеллигентность.

До революции работала горничной в состоятельной семье. На мой взгляд, Даша тоже сыграла известную роль в нашем воспитании: я верил ей и до сих пор помню несколько ее разумных, полезных советов.

В нашей школе училось немало детей известных людей и руководящих работников. Поэтому у нас остро ощущался период репрессий 1937–1938 годов — родители многих школьников подверглись арестам, и даже некоторые ученики, например сыновья Дробниса и Ганецкого. А Шура Дробнис училась со мной в одном классе, как и мой друг Сережа Металликов, отец и мать которого были репрессированы. Нина Кучинская из нашего класса тоже потеряла отца, кадрового военного, работавшего в Генеральном штабе. («Дом правительства» иногда называли ДОПР, как бы сокращенно, но подразумевая при этом «Дом предварительного заключения».)

Во второй половине 30-х годов я был в таком возрасте, когда прислушиваются к разговорам взрослых. В беседах родителей и часто участвовавших в них моих двух дядей — Ануша Микояна и брата мамы — Гая Туманяна (я еще о них расскажу) нередко упоминались известные и менее известные люди, многие из которых тогда или позже канули в Лету, отнюдь не в силу естественных причин. Моя память хранит много таких фамилий. С начала горбачевской перестройки некоторые стали появляться в различных публикациях. Когда родители не хотели, чтобы мы их понимали, они говорили по-армянски, но я быстро научился

улавливать фамилии и слово «нестац» («сидит»). Такие разговоры велись всегда в серьезном, озабоченном, а со стороны мамы — часто печальном тоне, что еще больше привлекало мое внимание. Не помню ни одного случая, чтобы в чьих-либо словах звучало торжество, злорадство или удовлетворение. Конечно, мы, молодые (как и, я думаю, абсолютное большинство населения страны), не понимали сути происходившего и верили тогда газетам, кинофильмам, где говорилось о «врагах народа» и «вредителях». Очевидно, эмоциональная окраска разговоров в семье об этих людях способствовала моему несколько настороженному и напряженному отношению к этим событиям.

У отца на столе в кабинете часто лежали секретные документы, которые он приносил домой для работы (членам Политбюро это разрешалось), и я, грешным делом, иногда в них заглядывал. Однажды наткнулся на несколько листов, которые оказались протоколом допроса одного из известных руководителей (к сожалению, не запомнил его фамилии). Там речь шла о встречах с иностранцами и выполнении их заданий. И на все вопросы были подтверждающие ответы и признания обвиняемого. Сомнений в достоверности не возникало. Я позже подумал: как могли возразить получавшие такие протоколы члены Политбюро? Можно было усомниться раз, два, пять, а потом? Где был бы этот сомневающийся? Тем более что господствовала вера в правильность сталинской политики. А о том, что признания выбивались путем пыток, тогда мало кто мог предположить.

Как-то из-за закрытой двери спальни родителей я услышал резко, с болью произнесенные отцом слова: «Не верю, не верю!» Это было сразу после самоубийства Орджоникидзе, которого, как потом стало известно, Сталин хотел объявить «врагом народа» (позже возникли подозрения, что на самом деле его убили). Но, возможно, отец имел в виду кого-то другого из репрессированных.

Значительно позже я вдруг как-то подумал о том, в каком страшном психологическом напряжении жили мои родители в те годы и позже, в послевоенные, видя, как исчезают известные всей стране руководящие работники, в том числе знакомые и уважаемые ими люди. В любой день отец мог ожидать, что придут и за ним. Особенно тяжело это было, наверное, для мамы, думавшей прежде всего о возможной судьбе своих пятерых сыновей, да и родственников — это коснулось бы их всех.

Мне довелось видеть некоторых из этих исчезнувших потом людей, когда они приезжали к нам на дачу. В те годы еще часто приезжали гости, а потом, после 37-го года, посещали в основном

родственники или близкие родителям, но малоизвестные люди. Ответственные работники и руководители друг к другу заходить перестали, это, видимо, было небезопасно — могли заподозрить в сговоре, и как-то само собой стало «не принято». А тогда еще приезжали. Из репрессированных позже людей мне запомнился член ЦК партии Ломинадзе, и, очевидно, только благодаря одному эпизоду: играя на бильярде, он разбил «пирамиду», и от удара первый шар (из слоновой кости) разломился на две половины. Вспоминаю знаменитого секретаря ЦК комсомола Александра Косарева. Он и еще несколько человек, включая Гамарника, как-то ужинали у нас. Я заглядывал в столовую, где мое внимание привлекал в первую очередь Косарев, признанный «вождь молодежи» и наш новый гость. Меня смутило, что он был заметно навеселе, чего в нашем доме почти никогда не бывало. Хорошо сохранился в памяти Орджоникидзе, он приезжал несколько раз и обычно весело играл с нами; чувствовалось, что он любит детей. Как-то отец взял нас с собой к Горькому на его дачу в «Горках-10». Взрослые ушли в дом, а мы (трое старших братьев) остались во дворе. Через некоторое время вышел Горький проводить гостей. Он сохранился в моей памяти, а еще запомнилась на его даче обезьянка, которая очень смешно ела мандарины, аккуратно снимая кожуру. Ездил я с отцом и к писателю Киршону на дачу недалеко от Одинцова.

Судя по всему, в первой половине 30-х годов отец часто общался со знакомыми. Бывали у него на даче или в кремлевской квартире товарищи по совместной работе в 20-х годах — С. Котляр и А. Изюмов, с женой которого моя мама дружила. Приезжали на дачу и приходили в кремлевскую квартиру друзья отца по классу в духовной семинарии. Как уже упоминалось, из их семинарского класса вышло более десяти известных деятелей большевистской партии, но все они, кроме моего отца и известного архитектора Каро Алабяна, в 30-х годах были арестованы и погибли. Да еще Наполеон Андреасян, который был арестован, но в 1939 году вышел на свободу. В 50-х годах Хрущев, сидя в президиуме одного из торжественных заседаний, спросил Микояна: «Там не Наполеон ли сидит?» Отец подтвердил. В перерыве Хрущев спустился в зал, обнял Андреасяна и сказал окружающим: «Из всех тогдашних секретарей райкомов Москвы остались в живых после репрессий только я и вот он!»

Мои родители дружили с семьей Уборевичей, которых они знали по совместной работе в Ростове-на-Дону, так как в начале 1925 года Иероним Петрович Уборевич стал командующим войсками Северо-Кавказского военного округа. В 1928 году Уборевича назначили командующим Московским военным

округом. Это была одна из семей, с которыми мои родители дружили домами. Вначале, пока им не предоставили квартиру в Москве, они жили у нас. Жена Уборевича, Нина Владимировна, была давней подругой моей мамы. В 30-х годах она работала старшим инспектором в наркомате пищевой промышленности, которым руководил мой отец.

Тогда на Северном Кавказе Уборевич поддержал решение пересмотреть отношение к казакам, и по его предложению в территориальных войсках начали создавать казачьи кавалерийские дивизии, ввели традиционную казачью форму и давнее правило — поступать на службу с собственной лошадью и седлом, а по окончании службы забирать их домой. Нарком Фрунзе, а затем и ЦК партии одобрили эти нововведения.

В 1931 году Уборевича назначили командующим Белорусским военным округом, и он убыл в Смоленск, где был штаб округа. Но его жена и дочь Мира (Владимира) продолжали жить в Москве и только на лето перебирались в Смоленск на дачу, предоставленную там командующему. Иероним Петрович часто по делам бывал в Москве и иногда навещал нас на даче. Нина Владимировна приезжала чаще. А Мира была участницей наших игр и мне нравилась. Мы с ней в последние годы изредка встречаемся. Как-то при встрече она вспоминала, как «микоянчики» по дороге на дачу накануне выходного заезжали за ней в Большой Ржевский переулок на Поварской улице, где они жили. (Кстати, тогда нас часто возил на дачу Степан Гиль, бывший шофер В. И. Ленина. Однажды, когда ехали с дачи, он задремал за рулем и мы въехали в сугроб. Я сказал тогда маме: «Наверное, он вспомнил Ленина и загрустил».)

В том же доме жили также Гамарник и некоторые другие военачальники, позже репрессированные. Я хорошо помню Уборевичей и особенно его жену. Нина Владимировна была веселая и привлекательная, а мне, взрослеющему подростку, виделась очень красивой и втайне нравилась как женщина. Мама и отец рассказывали, что мы, братья, любили Нину Владимировну и охотно ей подчинялись, когда она, приходя к нам, командовала: «А ну-ка, стройтесь! Сейчас посмотрим, в каком виде у вас руки и уши!»

И. П. Уборевич, сын литовского крестьянина, перед Первой мировой войной учился в политехническом институте в Петербурге (там от его фамилии отпало литовское окончание «юс»). Когда началась война, он поступил в Константиновское артиллерийское училище, затем участвовал в боях в чине подпоручика. Уборевич стал одним из выдающихся полководцев Гражданской войны. В 1922 году его назначили военным

министром Дальневосточной Республики и главнокомандующим Народно-революционной армии при освобождении Дальнего Востока.

В конце мая 1937 года его и И. Э. Якира арестовали в их служебных вагонах, когда они по вызову наркома Ворошилова приехали в Москву. Через две недели, 12 июня, на следующий день после однодневного «суда», их, вместе с Михаилом Тухачевским и другими, расстреляли.

Отец говорил, что сильно переживал, когда в результате сфабрикованного «дела военных» пострадало от репрессий большое количество видных командиров Красной Армии, с особой болью он вспоминал тех, кого называл своими друзьями: Уборевича, Якира, Гамарника и Ефремова. (Ефремов не попал в «основную» группу, которая вся была расстреляна, и его позже, благодаря ходатайству отца перед Сталиным, освободили.)

С Гамарниками на даче мы часто общались. Бывали у них в гостях и в Москве. Дочь их, Вета (Виктория), входила в нашу ребячью компанию. Мой отец поддерживал товарищеские отношения с Гамарником, являвшимся заместителем наркома обороны. Я часто видел, как, вернувшись с работы в канун выходного дня, они прогуливались по дорожкам и беседовали.

Через два дня после ареста «группы Тухачевского» Гамарник застрелился. Жены Уборевича и Гамарника (как и других высших военачальников) были вначале сосланы, затем арестованы и через три года расстреляны, а дочери попали в детдом, потом в лагерь, после чего в ссылку. В 1949 году их снова арестовали. Потом они обе жили в Москве. (Вета Гамарник несколько лет назад умерла.)

Уже в нынешнее время Вета Гамарник делилась со мной подробностями гибели отца со слов медицинской сестры М. Ф. Сидоровой, с которой она встретилась после возвращения из ссылки. Медсестра находилась в квартире в связи с обострением сахарного диабета у Яна Борисовича, который был на постельном режиме. 29 мая, накануне выходного дня по действовавшей тогда шестидневке, к нему пришел мой отец, и они долго разговаривали за закрытой дверью. Приводя в порядок на следующее утро постель, медсестра обнаружила под подушкой пистолет, которого до этого не видела. Как предполагает Виктория Яновна, Микоян предупредил ее отца о сгустившихся над ним тучах.

Днем раньше Я. Б. Гамарника посетил маршал В. К. Блюхер. Как пишет Конквест в книге «Большой террор», Блюхер по поручению Сталина и Ворошилова предлагал Гамарнику войти в состав трибунала по делу Тухачевского и других военных «для его же спасения». (Блюхер был членом трибунала и подписал

обвинение военачальников, а 9 ноября 1938 года его тоже расстреляли.) 31 мая, в первый день шестидневки, к Гамарнику заехал управляющий делами наркомата И. В. Спиридонов и попросил ключи от служебного сейфа, так как понадобились, мол, находящиеся там документы. Гамарник, видимо, понял, что за этим последует. Жена Яна Борисовича проводила Спиридонова к двери, но он еще не вышел из квартиры, когда в спальне прогремел выстрел.

Вета Гамарник еще рассказала, как их отправляли с матерями в ссылку. Тогда на вокзал приехала моя мама и передала им деньги. В той обстановке она могла это сделать только с ведома и согласия своего мужа, А. И. Микояна.

Я знаю, хотя такое, естественно, не афишировалось, что мои родители всегда хранили горькую и печальную память об этих семьях, как и о многих других репрессированных друзьях и знакомых.

Хочу упомянуть Левана Гогоберидзе, товарища моего отца, начиная с бакинского подполья. В 1937 году его расстреляли. После войны мой отец помог его дочери Лане поступить в институт кинематографии и получить комнату в Москве. Потом она стала в Грузии известным кинорежиссером.

Приведу еще рассказ Веты Гамарник об ее возвращении в Москву из ссылки в 1954 году. Приехав тайком, она остановилась у давних друзей, Митлянских, и позвонила начальнику секретариата моего отца А. В. Барабанову. Чтобы не подвергнуть своих друзей возможным со стороны «органов» неприятностям, она сказала, что ночует на бульваре, а связаться с ней можно по телефону через знакомых.

На следующий день туда позвонили и попросили ей передать, чтобы она пришла в бюро пропусков Кремля у Спасской башни, где на ее имя будет пропуск для прохода в здание правительства. Митлянские стали отговаривать Вету, опасаясь ее ареста. Но, веря в доброе отношение к ней Анастаса Ивановича, Вета пошла, получила пропуск, прошла в Кремль и попала в приемную Микояна. Вид у нее был настоящей, как она говорила, замухрышки — в дешевом ситцевом платьице и тапочках на босу ногу. Дежурный секретарь поглядывал на посетительницу с недоумением. Из кабинета вышел Барабанов, обнял и сказал, что сейчас ее пригласят. Когда он отошел к столу, секретарь тихо его спросил: «Кто это?» Барабанов громко ответил: «Это дочь товарища Гамарника!» После всего пережитого услышать фамилию своего отца в сочетании со словом «товарищ», — Вета чуть не потеряла сознание. В кабинете мой отец ее расцеловал, сердечно обо всем расспрашивал. Позвонил председателю

Моссовета, чтобы ей выделили в Москве квартиру, дал деньги на переезд и обзаведение. (Позже он также помог получить квартиру и Мире Уборевич.) Потом отец привел Вету к себе на квартиру, и они вдвоем пообедали (моя мама была на даче).

В воскресенье отец привез Вету на дачу, и они с моей мамой, обе в слезах, долго вспоминали былое, и горевали, и радовались встрече.

Глава 3
Моя мечта — авиация

Летом 1936 года мои родители собрались ехать в отпуск, в Крым, и, впервые на моей памяти, решили взять с собой всех пятерых сыновей. До этого только осенью 1924 года, когда нас, детей, было еще двое, семья в полном составе отдыхала в Теберде на Северном Кавказе, а оттуда мы поехали в Крым, в Мухалатку. Мне тогда было немногим более двух лет, а Володе четыре месяца. С тех пор на море нас не возили, но один раз мы были с родителями в Кисловодске. Наступил день отъезда (поезд отходил ночью), мама была вся в хлопотах, а мы в радостном возбуждении. Вечером с работы приехал отец и объявил, что Крым откладывается, так как он с мамой через несколько дней уезжает в Америку. Нас эта новость ужасно разочаровала, но и взволновала — поездка за границу была в те времена совсем необычным событием. Отец за рубеж выезжал впервые (если не считать пребывания на курорте на Рижском взморье в 1922 году). Мама, правда, побывала в Вене, куда ее отправляли лечиться, — после рождения пятого ребенка у нее сильно понизился слух. Лечение немного помогло, но тугоухость все же осталась.

Оказывается, по решению Политбюро отца во главе группы специалистов направляли в США для изучения американской пищевой индустрии и закупки оборудования и технологий для отечественных предприятий. Сталин предложил Анастасу Ивановичу взять с собой жену, так как за границей принято, чтобы государственный деятель приезжал с супругой (либо с дочерью или сыном), и это производит хорошее впечатление.

Тридцать четыре года деятельность А. И. Микояна была связана с пищевой промышленностью. В 1930 году пищевые предприятия, находившиеся в разных наркоматах и других хозяйственных органах, перешли в Наркомат снабжения, которым он руководил. Когда пищевая промышленность выделилась в отдельный наркомат, он стал его наркомом. И потом, когда отец был заместителем председателя Совнаркома, а позже заместителем и первым заместителем председателя Совмина, пищевая отрасль, включая рыбный промысел, речной и морской, входила в число направлений, которыми он ведал.

1930 год считается годом начала создания пищевой индустрии в нашей стране. До этого, можно сказать, был просто пищевой промысел. В своей речи в феврале 1932 года Анастас Иванович подчеркнул:

«…необходимо широко развить пищевую промышленность и в первую очередь построить разветвленную сеть мясокомбинатов, консервных заводов, хлебозаводов, фабрик-кухонь и столовых… настоящей пищевой промышленности, организованной по новейшим образцам техники». Он добивался выпуска большого ассортимента и количества полуфабрикатов, «чтобы освободить женщину-хозяйку от продолжительного и утомительного пребывания на кухне».

По инициативе А. И. Микояна были построены современные по тому времени рыбоконсервные комбинаты, мясокомбинаты и механизированные хлебозаводы, в частности, московские, строительство которых он лично контролировал (кстати напомню, что известная «Книга о вкусной и здоровой пище» была создана по инициативе моего отца группой авторов, которых он привлек).

Запомнился его рассказ, как в начале 30-х годов один известный работник написал жалобу Сталину о том, что наркомснаб тратит деньги на постройку мясокомбинатов, а эти средства нужно использовать на разведение скота. Нарком встретился с автором записки и спросил его, почему он возражает против строительства. Тот ответил, что комбинат строят, а скота для него нет. Как говорил отец, он понимал его возмущение, так как в результате коллективизации поголовье скота резко сократилось, но считал это временным явлением.

Некоторым из новых предприятий пищевой промышленности присваивалось тогда имя Микояна. Когда позже, в 1957 году, исключили из партии Молотова, Маленкова, Кагановича — членов «антипартийной группы», и надо было изъять их имена из названий городов и предприятий, то, чтобы не принимать частных решений, ЦК постановил не присваивать вообще имен еще живых деятелей. Изъяли из названий имена всех еще живых, в том числе и фамилию Микояна (однако стадион в Киеве остался «имени Хрущева»). Однако, когда отец умер, его имя в название не вернулось, хотя Московский мясокомбинат его рабочие, да и другие москвичи, всегда называли «микояновским». (В 1999 году это название все-таки стало официальным.)

Отец занимался также организацией торговли как в 20-х годах и в начале 30-х, так и после войны, когда он несколько лет был министром торговли СССР. Тогда, в частности, по его инициативе в Москве восстановили почти в прежнем виде Елисеевский магазин и построили «Детский мир». Он настоял в Политбюро на том, чтобы отдать системе торговли здание на Красной площади для организации ГУМа — там размещались разные государственные учреждения, склады и тому подобное. В

конце 50-х годов опять же по его предложению повсюду открывались магазины самообслуживания, а также специализированные магазины по продаже фото- и радиотоваров, спортивных, охотничьих и других специфических товаров. Он также предложил открыть в Москве и столицах союзных республик фирменные магазины и рестораны других республик.

Вернусь в середину 30-х годов. Отец еще раньше на заседаниях Политбюро говорил о необходимости направить за границу специалистов для изучения производства и закупки техники. И вот теперь такое решение состоялось. Группа из двенадцати человек во главе с Микояном провела в США (тогда они назывались у нас САСШ — Северо-Американские Соединенные Штаты) около двух месяцев, посетила большое количество фирм и заводов и закупила много видов оборудования и образцов продукции. Их интересовал широкий круг вопросов: доставка свежих овощей и фруктов, производство шампанского, пива, безалкогольных напитков, соков, сиропов, передвижные хлебозаводы, армейский рацион, готовые котлеты, устройство магазинов, упаковка продуктов, производство целлофана, холодильное дело, быстрое замораживание продуктов, изготовление жестяной тары, производство мороженого, майонеза, томатного сока, изготовление кукурузных хлопьев, сухарей, бисквитов и хлеба, производство тары. Осматривали крупные и мелкие магазины. Были на бирже, на заводе Форда в Детройте и даже на авиационном заводе в Лос-Анджелесе (обо всем этом я прочитал в архиве).

Именно в результате поездки в Советском Союзе наладили массовое промышленное производство сыра, в том числе его новых видов, сосисок, появились томатный сок, сгущенное молоко, маргарин, консервированные кукуруза и зеленый горошек, кукурузные хлопья. Было закуплено холодильное оборудование, позволившее начать массовую промышленную выработку мороженого. Организовали продажу живой рыбы.

Несколько лет назад директор НИИ консервной промышленности В. А. Ломачинский рассказал мне, что у них в архиве хранится копия постановления ЦК ВКП(б) 1936 года по развитию пищевой промышленности, подготовленного Микояном (очевидно, по результатам поездки в США). Задачи, выдвинутые этим постановлением и в основном тогда выполненные, как сказал Ломачинский, сейчас вновь появились в предложениях пищевиков, так как многое в последние десятилетия было забыто и заброшено (отец, уже находясь на пенсии, тоже об этом говорил, с сожалением и горечью).

Послом в Соединенных Штатах в 1936 году был Александр

Трояновский — первый советский полпред после установления с этой страной дипломатических отношений. Он всячески помогал работе группы. Моим родителям Трояновский (отец знал его по совместной работе в 20-х годах) и его жена, скромные, интеллигентные люди, очень понравились, и с ними надолго сохранились добрые отношения. А с сыном Трояновского, Олегом, у меня были товарищеские отношения до его смерти в декабре 2003 года.

Мне хорошо запомнился отъезд родителей, так как они взяли меня с собой до границы. Ехали мы в салон-вагоне, в котором было четыре или пять купе, одно из них большое и, кажется, с душем. Там расположились мои родители. Второе купе отвели жене Уборевича Нине Владимировне (она поехала с тем, чтобы на обратном пути сойти в Смоленске, где служил ее муж). В других купе разместились секретарь отца А. В. Барабанов, входивший в группу, начальник охраны и я. Почти половину вагона по длине занимал салон, где мы проводили время днем. Здесь же стоял обеденный стол (кухня, кажется, была в последнем купе). Так, по крайней мере, мне запомнилось. Специалисты группы ехали в соседнем вагоне. Некоторые из них днем заходили в салон. В их числе были управляющий Московским трестом хлебопечения В. П. Зотов и В. В. Бургман, инженер Главстроя пищевой промышленности, а позже — известный руководитель строительного дела. В группу входили также специалисты рыбной, консервной, мясомолочной промышленности и даже инженер по литографии, очевидно для ознакомления с оформлением упаковки продуктов.

На станции Негорелое, на границе, мы попрощались с уезжавшими и в том же вагоне поехали обратно.

До Америки тогда обычно добирались морским путем. Делегация поездом приехала в Париж, где провела два дня, потом из Гавра отплыла на пакетботе «Нормандия» — одном из трех самых больших и знаменитых в мире пассажирских лайнеров (другими были «Куин Мэри» и «Куин Элизабет»). Плавание до Нью-Йорка заняло немногим более четырех суток — намного меньше, чем на обычном пароходе. Мама мне рассказывала об удобствах и роскоши «Нормандии». Запомнился ей бассейн для плавания и теннисный корт, а их двухкомнатная каюта люкс имела и ванную комнату.

На обратном пути мы с Ниной Владимировной остановились в Смоленске, где находился штаб Белорусского военного округа, войсками которого командовал И. П. Уборевич. Нина Владимировна пригласила меня в гости на дачу. Вечером приехал Иероним Петрович. Я его впервые видел в военной форме —

белом кителе. Стройный, подтянутый, интеллигентный — таким он мне запомнился.

Характерен один эпизод того периода, связанный с «органами». Назначенному в 1936 году наркомом внутренних дел Н. И. Ежову присвоили воинское звание, кажется, командарма 1-го ранга. Я в шумном разговоре с ребятами в школе высказался в том смысле, что не следовало невоенному человеку сразу присваивать столь высокое звание. Об этом стало кому-то известно, дошло до отца. Он только уточнил, что именно я сказал, и ограничился словами: «Не болтай лишнего!» Пятнадцатилетний школьник, я тогда, конечно, не понимал, чем могут грозить такие разговоры. Но все обошлось.

В конце 1936 года я записался в конно-спортивную школу Осоавиахима (позже — ДОСААФ), которая находилась в глубине квартала на улице Воровского. С тех пор до конца 40-х годов (исключая военные годы) занимался конным спортом, а потом вплоть до начала 90-х периодически ездил верхом, навсегда сохранив любовь к лошадям. «Под занавес» мне довелось в компании своего внука сделать несколько выездов «в поле», как говорят конники, летом 1991 года в возрасте 69 лет на лошадях аукциона при 1-м московском конном заводе.

Мой брат Володя тоже занимался в конно-спортивной школе Осоавиахима. Мы оба увлекались многими видами спорта — ходили на лыжах, бегали на коньках, играли в хоккей (с мячом), в волейбол, занимались в стрелковом кружке, а Володя еще и в гимнастическом. На даче мы, как умели, играли в теннис (нас никто не учил). Вспоминаю, как, держась за привязанный фал, мы катались на лыжах за автомобилем на большой скорости (дороги тогда чистили плохо, и снега на обочинах хватало). На Москве-реке для обитателей всех правительственных дач этого района летом оборудовалась купальня и пристань с гребными и моторными лодками. В те годы появился аквапланн — доска, привязываемая фалом к моторной лодке. На аквапланне можно было кататься как стоя, держась за поводья, так и сидя или лежа. Летом мы очень этим увлекались (водных лыж тогда еще не было).

Мой отец тоже любил верховую езду. Ему приходилось ездить на лошади еще до революции, потом во время отдыха на Кавказе (в Теберде и Нальчике). Еще до войны и после войны, до конца 50-х годов, к нам на дачу приводили на лето трех лошадей из манежа Министерства обороны в Хамовниках (так же, как Ворошилову, Буденному и, кажется, Кагановичу). С лошадьми постоянно был солдат-конюх из манежа, а в воскресенье приезжал офицер, в сопровождении которого ездил отец. Третья, резервная,

лошадь обычно доставалась мне (охрана сопровождала «кавалькаду» на «газике»). Офицер бывал и в другие дни — лошади не должны застаиваться. Я с ним и с солдатом тоже иногда выезжал, но чаще в одиночку. В одно лето таким офицером был Сергей Достоевский, а позже им оказался мой товарищ по конному спорту Паша Романенко.

Вскоре образовалась новая конно-спортивная школа — общества «Пищевик», куда перешли из школы Осоавиахима инструкторы Е. Левин, А. Левина, А. Таманов, ряд учеников и спортсменов, в том числе и Валентин Мишин, мой ровесник, но уже чемпион Союза и мастер спорта (позже — полковник ВВС). Перешли и мы с братом. Забрали туда и часть лошадей.

Школа разместилась в небольшом манеже с конюшнями и несколькими комнатами, входившем в комплекс конюшен ипподрома (за зданием на Ленинградском проспекте, в котором тогда была шашлычная, прозванная «антисоветской», так как напротив находилась гостиница «Советская»). Инициатором создания школы явился Василий Петрович Зотов, ставший после моего отца наркомом пищевой промышленности (до этого он был его замом). Он и потом во многом помогал школе. Кажется, и мой отец имел к этому отношение.

В последующие годы учеников в основном набирали из детей рабочих кондитерской фабрики «Большевик», табачных «Ява» и «Дукат», находившихся неподалеку, и других предприятий пищевой промышленности. Эту конно-спортивную школу в 1981 году ликвидировали, здание снесли (теперь на его месте построен жилой дом) — видно, решили, что раз уж появился большой конно-спортивный комплекс в Битцевском парке, то небольшую школу можно и ликвидировать (опять гигантомания). Этим лишили жителей практически всего северо-западного сектора Москвы удобной возможности заниматься конным спортом. В связи с закрытием школы «Пищевика», ушла с тренерской работы замечательная в прошлом спортсменка и знаток конного дела Александра Михайловна Левина, заслуженный мастер спорта по высшей школе верховой езды. Потом она много лет была главным судьей почти на всех конных соревнованиях. Александра Левина, или Ася, была моим первым учителем в конном спорте. (Как Ася мне несколько лет назад рассказала, происходила она из дворянской семьи, ее отец, М. Симонов, был царским офицером, затем советским командиром, а ее брата, тоже командира Красной Армии, в 1937 году репрессировали.)

Через год Александра Михайловна передала нашу начальную группу своему мужу Елизару Львовичу Левину (друзья и коллеги звали его Лазя), одному из лучших конников страны,

прекрасному тренеру и воспитателю, а когда мы повзрослели — и товарищу, добрую память о котором сохранили его многочисленные ученики. Они оба казались нам совсем взрослыми, а было им всего по двадцать с небольшим лет. Ася умерла в начале 1996 года в возрасте 82 лет, а Елизар Львович за пятнадцать лет до нее.

Летом конно-спортивная школа перебиралась в лагерь около деревни Куркино по Ленинградскому шоссе. Мы с братом через день вставали с рассветом, чтобы успеть с дачи в лагерь на утреннюю проездку «в поле». До сих пор помню радость этих конных «проездок» по живописным местам «московской Швейцарии» (холмы и лощина западнее Химок). Позже лагерь располагался в деревне Черная Грязь, дальше по Ленинградскому шоссе.

Больше всего мы занимались прыжками через препятствия (конкур-иппик), а однажды участвовали в скачке на ипподроме. Мы с Володей попали в программу для тотализатора под псевдонимами, но без особой фантазии — он ехал под фамилией Владимиров, а я — Степанов, хотя нетрудно было заметить, что мы братья. «Моя» фамилия совпала с фамилией Нины, одной из наших красивых девушек-конниц.

В этой скачке я невольно подвел кое-кого из наших. Знавшие лошадей конники поставили в тотализаторе «дубль» на моего брата, который ехал на чистокровном английском жеребце Галас, и на Костю Гриднева на Сабуре, а моя кобыла Птица у них не котировалась. Половину дистанции я ее держал (она очень горячилась), потом отпустил, но так и ехал, как ожидали, — четвертым. Однако на последнем повороте их всех вынесло ближе к внешней стороне дорожки, а я удержался у внутренней бровки и обошел Костю и Борю Лилова. Тут уж пришлось Птицу подгонять хлыстом — она уже выдыхалась. К финишу Костя всего на полкорпуса не догнал меня, а я был вторым после Володи. Инструктор Левин меня похвалил: «Хорошо проехал!», но конюх в конюшне сказал мне укоризненно: «Эх, ты…» Только тогда я узнал, что на двух первых ставили в тотализаторе и ждали другого результата.

В скачке участвовала и Римма Леута, маленькая привлекательная брюнетка, дочь очень известного тогда футболиста, позже арестованного вместе со знаменитыми бегунами братьями Знаменскими. В последние годы она была судьей конных соревнований. Несколько лет назад Римма мне рассказывала, как пыталась добиться освобождения отца. Это было в начале войны. Она стала прогуливаться по улице Качалова, рядом с домом Берии, и однажды действительно он ей

повстречался. Подошла к нему, несмотря на попытку охранника ее оттеснить. Рассказала об отце: он честный человек и арестован, очевидно, по недоразумению. Попросила вмешаться. Берия лицемерно ответил, что это, мол, не его вопрос, — «обратитесь к Калинину». Она добилась приема у Калинина! А он стал невразумительно успокаивать: вот кончится война, наверное, разберутся и освободят. Римма, конечно, не могла знать про беду самого Калинина — его жена в это время тоже сидела в лагере. (Римма все-таки разыскала своего отца в лагере на лесоповале, и ей разрешили двухчасовое свидание с ним, опухшим от голода. Его освободили и реабилитировали в 50-х годах.)

Конный спорт, особенно конкур-иппик и полевая езда, развивает многие спортивные качества, не говоря уже о чисто «мышечной» стороне дела (вопреки распространенному мнению, физические нагрузки при езде довольно велики). Этот спорт развивает смелость, сообразительность, учит рассчитывать время и дистанцию, развивает реакцию и чувство равновесия в динамике движения. Он воспитывает умение управлять не только собой, но и лошадью, учитывать ее характер и особенности.

Все эти качества необходимы и летчику. Я уверен, что занятия конным спортом (и управление автомобилем) во многом способствовали моим успехам в овладении летным делом. Самолет хотя и не живое существо, но им тоже нужно управлять, учитывая его «характер». Очевидно, недаром в годы становления авиации кандидатов в летчики часто набирали из кавалерии.

С самого детства меня привлекала техника, особенно самолеты и автомобили, а также оружие — пистолеты и винтовки, но, думаю, не столько как оружие, сколько как совершенные технические устройства. Я любил рассматривать маузер отца с отделанной серебром и позолотой рукояткой, в деревянной кобуре, служившей и прикладом, — боевая награда за Гражданскую войну (он сейчас, по-моему, находится в Центральном музее Вооруженных сил). На даче мы неоднократно стреляли по мишени из пистолетов под опекой чекистов из охраны отца, а из малокалиберной винтовки и без них. При этом мы привыкали к обращению с оружием. В Кремле я иногда ходил в помещения «Школы красных командиров им. ВЦИК» (с 1938 года — Пехотное училище им. Верховного Совета РСФСР, позже переехавшее в район Хорошевского шоссе, а в ее здании разместился аппарат Совета Министров). Там мне несколько раз давали пострелять в тире из боевого карабина. Я и сейчас люблю оружие, хотя совсем не воинствен по натуре. Нравились мне и обрабатывающие станки, особенно токарный, с которыми я познакомился на уроках труда в школе.

Автомобили были предметом моей особой страсти. В Кремле в двух дворах — напротив нашего дома и двора рядом с Оружейной палатой (в части здания между ними была ремонтная мастерская) находился правительственный гараж (машины Сталина и его охраны содержались в отдельном небольшом строении во дворе кремлевского Арсенала). Начальником обоих автохозяйств был Павел Осипович Удалов, бывший шофер Сталина. Мы его побаивались вначале, но потом поняли, что он добрый человек. Мои братья и я проводили в гараже, особенно в мастерских, много времени — нам все было интересно. Машины там были тогда только зарубежного производства. Я настолько их изучил, что мог, мельком увидев на улице иностранную машину, назвать не только марку, но и год выпуска. До середины 30-х годов использовались «Роллс-Ройсы», «Линкольны», потом добавились «Паккарды», «Кадиллаки» и «Бьюики». Были и «Форды», на них ездила охрана. В 1937 году появились «спецмашины» для членов Политбюро: «Паккарды» 1936 года выпуска в бронированном варианте. Все стекла на них были толщиной около восьми сантиметров. Стекла дверей поднимались гидравлическим механизмом: надо было качать специальным рычажком несколько раз вверх-вниз, а чтобы стекло опустилось, открыть краник в виде «барашка». В конце 40-х годов эти машины заменили на бронированный вариант «ЗИС-110» (тоже, кстати, скопированный с «Паккарда» выпуска 1942 года).

Научился я управлять автомобилем в двенадцать лет. Учась в восьмом классе и уже уверенно чувствуя себя за рулем, я поступил в юношеский автоклуб, чтобы изучить устройство автомобиля и получить удостоверение водителя. Сдал экзамены, включая езду на грузовике «ГАЗ-АА», на отлично, но мне было только шестнадцать, поэтому «права» я получил лишь через год, в 1939 году. (С гордостью сказал об этом отцу, а он ответил: «Лучше бы больше занимался немецким языком!»)

В 1939 году правительством было закуплено, кажется, 80 малолитражек «Опель Кадет» для продажи Героям Советского Союза. Одну из них купил М. И. Шевелев, известный полярник, отчим моей будущей жены — она в основном и ездила на этой машине за городом. Три «Опеля» попали в кремлевский гараж. Не помню, как это получилось, но одним из них разрешили пользоваться мне и Володе. Мы ездили на нем до начала войны (в основном тоже за городом).

В сентябре 1937 года, когда я только что стал восьмиклассником, вдруг стало известно о создании в системе Наркомпроса средних военных спецшкол, для обучения мальчиков, начиная с 8-го класса. (В послевоенные годы слова

«специальная школа» стали ассоциироваться с привилегированными «английскими» и «французскими» школами, но военные спецшколы — это совершенно другое, они ни в какой мере не были «блатными».)

Тогдашнее отношение молодежи к военному делу в нашей стране разительно отличалось от того, что было в позднее послевоенное время и особенно в последние двадцать лет. Почти все вокруг воспитывало нас в сознании того, что страна находится в окружении враждебных государств, которые стремятся к уничтожению советского строя, а молодежь иной жизни тогда не мыслила. Обстановка в мире накалялась: Япония оккупировала Маньчжурию, Италия захватила Эфиопию, а германский фашизм становился все более агрессивным. Мы знали, что стране придется воевать. Большинство моих сверстников хотели стать военными. Да и вообще военная романтика близка мальчишескому духу. Многие девушки тогда тоже увлекались военизированными видами спорта, занимались в стрелковых кружках и аэроклубах, летали на планерах и самолетах, прыгали с парашютом.

Поэтому неудивительно, что многие школьники поступили в военные спецшколы, в 8-й, 9-й и 10-й классы, в том числе большая группа знакомых мне ребят из нашей и других школ — Тимур Фрунзе (полтора года перед этим мы с ним учились в одном классе), Артем Сергеев, Вася Сталин, Игорь Бойцов и другие. В Москве создали пять таких школ, мы пошли во 2-ю, которая находилась первое полугодие на Садово-Кудринской улице, около Планетария, а затем на Большой Грузинской, напротив зоопарка (здание после войны перестроили, и в нем разместилось Министерство геологии). Вначале эти школы не имели специализации, но после Нового года нам объявили, что они будут артиллерийскими. Тимур и я расстроились (мы мечтали об авиации), но все же решили продолжать там учиться. Вскоре нам ввели военную форму, похожую на будущую форму суворовцев (суворовских училищ тогда еще не было). Мы участвовали в первомайском параде — впервые школьников включили в состав парадного расчета на Красной площади.

Учащиеся школы не находились на казарменном положении — жили дома. Кроме обычной программы средней школы, изучали предметы военного профиля, в том числе артиллерийское дело и строевую подготовку. Летом нас направили в военный лагерь (недалеко от Кубинки), где жили в солдатских палатках, подчиняясь положениям устава внутренней службы Красной Армии, ходили в походы с винтовками, изучали артиллерийские орудия и методы стрельбы (хотя боевые стрельбы

не проводились).

В числе моих знакомых «спецов» был Олег Фриновский, высокий, красивый парень, слегка «пижонистый», но неплохой товарищ. Я бывал у него дома и несколько раз на даче. В конце 1938 года его отца и мать арестовали. Мы с ним продолжали общаться, как и прежде, но ощущали его переживания. Как-то мы большой компанией соучеников и нескольких девушек были в гостях у Наума Фридмана, одноклассника Олега и Василия Сталина. Вдруг позвонили в дверь и позвали Василия. Вернувшись в комнату, он сказал Олегу, что хотят видеть его. Олег вышел, а Вася шепнул мне, что пришли его арестовать. Из окна мы видели, как его усадили в «эмку» и увезли. Потом говорили, что он якобы был членом «молодежной антисоветской группы». Как-то отец мне рассказал, что на вопрос обо мне на допросе Олег ответил, что я не был в курсе его дел (видимо, отец читал протокол допроса, в котором Олега заставили в чем-то «признаться»). Больше я никогда о нем не слышал, на свободу он не вышел. Позже я узнал, что его отец являлся заместителем наркома внутренних дел Ежова, которого к этому времени арестовали.

Забрали также отца Игоря Бойцова, моего и Тимура товарища. Мы с ним продолжали дружить вплоть до ухода в армию. Помню, я как-то был в гостях у Тимы на квартире Ворошилова в Кремле (он жил в корпусе, примыкающем к Оружейной палате). Тиме позвонил Игорь, а жена Климента Ефремовича, Екатерина Давыдовна, старый член партии, серьезная и строгая женщина, узнав, с кем он говорит, забеспокоилась и потом попросила Тиму не дружить с Игорем, о чем он мне рассказал с возмущением. Последней вестью от Игоря стало его письмо мне с фронта в августе 1941 года.

Когда я учился в девятом классе, у меня появилась первая девушка, за которой я ухаживал, — Каля (Калерия) Казюк. Мы с ней ходили в кино и на танцы, была она пару раз в нашей компании. Как-то на столе отца в его домашнем кабинете я увидел бумагу из НКВД, как потом говорили — «объективку» (то есть справку), на Калю! Я был поражен. Особенно меня возмутил прием, когда, говоря как будто правду, фактически лгут. Там было сказано, что она «знакомая Олега Фриновского» (который уже был арестован). Получалось, что она из его круга — «врага народа». Она, действительно, была знакома с Олегом, но познакомил-то их я! Но отец об этой бумаге мне ничего не сказал.

Сколько себя помню, я интересовался и был увлечен авиацией. Я читал книги по истории авиации, о полярных экспедициях Амундсена, Нобиле, о нашем знаменитом тогда

полярном летчике Борисе Чухновском. Был у нас очень популярен американский летчик Чарльз Линдберг, впервые перелетевший в 1927 году из США в Европу через океан в одиночку на одномоторном самолете. Линдберг побывал и в СССР, а позже, посетив Германию, он в беседе с Гитлером, а также в печати не очень лестно отозвался о советской авиации. Во всяком случае, его имя в нашей стране официально больше не упоминалось. Известен был и полярный летчик Вилли Пост (слепой на один глаз), совершивший первый кругосветный перелет. С интересом я прочитал книгу американского летчика-испытателя Джимми Коллинза и, можно сказать, изучал книгу Ассена Джорданова «Ваши крылья», фактически популярный учебник летного дела с остроумным текстом, образными, непривычными тогда для нас юмористическими рисунками и авиационными афоризмами, например: «Менять решение при вынужденной посадке — равносильно катастрофе», или «Если вы в воздухе остались без топлива, вам некого винить, кроме самого себя».

Эпопея 1934 года по спасению людей с затонувшего во льдах Северного Ледовитого океана парохода «Челюскин» взволновала тогда всю страну и особенно мальчишек. Я наизусть знал имена и фамилии летчиков, спасавших их, которые первыми получили звание Героя Советского Союза (и сейчас их повторю без запинки). Я читал все, что писалось о рекордных полетах Шестакова, Громова, Чкалова, Коккинаки, Валентины Гризодубовой, Полины Осипенко и других. Волновали воображение исключительно смелые перелеты из Москвы в США через Северный полюс в 1937 году на одномоторном самолете АНТ-25 вначале Чкалова, Белякова и Байдукова и вслед за ними — Громова, Данилина и Юмашева.

Как-то, возвращаясь из школы, я увидел (какое счастье для мальчика, увлекающегося авиацией!) Чкалова и Байдукова, выходивших из машины, красивого «Паккарда», подаренного Валерию Павловичу в США после перелета через полюс. На дверце машины выделялась надпись небольшими латунными буквами: «В. П. Чкалов».

В 1936 году началась гражданская война в Испании, затем бои на озере Хасан и реке Халхин-Гол против японцев. На первой странице газеты «Правда» нередко появлялись фотографии командиров Красной Армии, которым присваивали звание Героя Советского Союза «за выполнение особого задания правительства». Больше всего было летчиков. Их фотографии я вырезал и хранил. Об участии наших добровольцев в гражданской войне на стороне республиканского правительства Испании против франкистских мятежников в газетах не упоминалось, но

мы с Тимуром знали, за что им присваивали звание Героя. Позже рассказывали о воевавшем в небе Испании М. Н. Якушине, впервые в мире сбившем самолет ночью. Премьер Испании подарил ему и возглавлявшему там советских летчиков-истребителей Анатолию Серову по автомашине «Крайслер». Позже, во время войны, я с Михаилом Нестеровичем близко познакомился, и мы подружились. После падения режима Франко он несколько раз ездил в Испанию как ветеран войны против франкистов. Генерал Якушин умер в 1999 году в возрасте 84 лет, до последних дней сохранив ясность ума и память.

Все эти события — мирные и боевые — привлекали внимание многих людей, и особенно молодежи, к авиации. Как справедливо в то время говорили, авиация была «любимым детищем народа». Этому способствовали и массовые воздушные праздники, проводившиеся ежегодно 18 августа в Тушине, — одно из самых ярких воспоминаний моего детства (18-е число было выбрано в связи с тем, что тогда в Советском Союзе жили по «шестидневке» — выходные дни всегда приходились на 6, 12, 18, 24 и 30-е числа каждого месяца. Многие авиаторы до сих пор считают Днем авиации именно 18 августа).

Широко известен был тогда и летчик-испытатель Герой Советского Союза Степан Павлович Супрун. Еще до революции в числе многих украинцев Супруны переселились в Канаду. В конце 20-х годов семья с четырьмя детьми вернулась в Россию. Когда старший, Степан, уже будучи летчиком, попытался перейти на летно-испытательную работу, у него, естественно, возникли препятствия. После его обращения к Ворошилову его назначили испытателем. Степан Павлович быстро прославился. Его брат Федор тоже стал пилотом, но потом работал инженером-испытателем. Их младший брат Александр участвовал в Отечественной войне в качестве летчика, а потом стал летчиком-испытателем. Позже мы с ним несколько лет работали вместе в том самом испытательном отделе, где до войны служил его старший брат Степан.

Однажды на даче Ворошилова я видел легендарного «испанского» летчика Героя Советского Союза Павла Рычагова, которого к этому времени назначили заместителем начальника Военно-воздушных сил. Я смотрел на него во все глаза. В 1936 году перед командировкой в Испанию он был старшим лейтенантом, а уже в 1937 году командовал советской авиацией, действовавшей в Китае (многие из получивших боевой опыт военных тогда «скачком» продвинулись по службе, что, кроме волюнтаризма в назначении, преувеличенной оценки роли личного боевого опыта для деятельности большого командира,

объяснялось и оголением руководящих постов в нашей армии в результате репрессий 1937–1938 годов).

За несколько дней до начала войны генерал-лейтенант авиации Рычагов, уже будучи заместителем наркома обороны, как и другой герой испанской войны дважды Герой Советского Союза Яков Смушкевич (с декабря 1940 года помощник начальника Генштаба по авиации), был арестован, а 28 октября 1941 года они оба были расстреляны вместе с В. М. Примаковым, Г. М. Штерном, А. И. Корком, А. Д. Локтионовым и другими известными военачальниками. Вместе с ними расстреляли и жену Рычагова, Марию Нестеренко, военную летчицу, служившую тогда заместителем командира авиационного полка. Я узнал о дате их смерти спустя много лет и был поражен — шла война, наша армия терпела поражения, а известных командиров не только не подумали использовать, но даже ускорили расправу! Говорят, их из тюрьмы на Лубянке отправили в эвакуацию, а Берия вслед послал телеграмму с приказом о расстреле. Трудно себе представить их чувства, когда они, зная, что Родина в опасности, приняли смерть от своих!

Говоря о некоторых авиационных событиях, людях и фактах, повлиявших на выбор мною профессии, я должен упомянуть и своего дядю, Артема Ивановича. Он в те годы учился на инженерном факультете Военно-воздушной академии РККА им. проф. Н. Е. Жуковского. Ануш (как звали его все друзья и близкие, а также и мы, его племянники), так же как и другой дядя, Гай Туманян, очень любил нас и много уделял нам внимания, не имея тогда своих детей. Как-то Ануш взял меня с собой на Тушинский аэродром, где должен был летать, кажется, уже четвертый раз, маленький самолет — «авиетка», который он вместе с двумя другими слушателями академии спроектировал и построил. На самолете был установлен какой-то маломощный иностранный мотор. Самолет взлетел с курсом на запад, развернулся в сторону Москвы, и вдруг его винт остановился — заклинился мотор. Летчик развернулся влево, планируя, дотянул до края аэродрома и благополучно приземлился на летном поле. Насколько я знаю, самолет больше не летал — не смогли достать другого мотора.

Артем Иванович, будучи слушателем академии, прыгал с парашютом, занимался в слушательском летном кружке. Он мне рассказывал, как в качестве инструктора с ним несколько раз летал Валерий Чкалов. Дома у Ануша я видел чертежи самолета — его дипломный проект (тогда дипломная работа не была секретной, и можно было работать дома).

Все это и предопределило то, что, кроме авиации, я не

мыслил для себя рода деятельности. Прежде всего я мечтал быть летчиком, но привлекала и собственно техника — хотелось стать и инженером. В день моего восемнадцатилетия Ануш подарил мне готовальню с надписью: «От летчика до инженера-конструктора». Это пожелание осуществилось почти полностью, — я стал и летчиком и инженером, а сейчас, хотя и не как конструктор, но работаю в конструкторском бюро. Тимур Фрунзе подсмеивался надо мной: «Охота тебе штаны просиживать и геморрой наживать» — он хотел быть только летчиком.

Учился я артиллерийскому делу в спецшколе с интересом, но все-таки мое, как и Тимура, стремление в авиацию не было поколеблено. Еще в девятом классе мы задумали поступить в аэроклуб и даже прошли медкомиссию, но тут приехавший из летной школы в отпуск Василий Сталин (он уехал туда осенью 1938 года, едва начав учебу в десятом классе) сказал, что нечего нам поступать в аэроклуб, так как в военной летной школе инструкторы любят учить «с нуля», а аэроклубовских приходится переучивать.

В военном лагере спецшколы после восьмого класса я подружился с двумя одноклассниками — Александром Бабешко и Андреем (Эндрэ) Кертесом и дружил с ними все последующие годы. Окончив в артиллерийской школе девятый класс, мы втроем перешли в обычную, 114-ю среднюю школу (на Садово-Кудринской улице), чтобы потом пойти в авиацию (авиационных спецшкол тогда не было), а Тимур переходить не стал — не хотел расстраивать Ворошилова уходом из военной школы.

Отец Андрея, Франц Александрович Кертес, — венгр, попавший в российский плен в Первой мировой войне. Во время Гражданской войны он воевал в Сибири в большевистском партизанском отряде, позже стал инженером-железнодорожником. Во время Отечественной войны его из-за национальности отправили в лагерь за Урал. После войны он вернулся в Москву и продолжал плодотворно трудиться. Когда наступила «оттепель» конца 50-х годов, опять вспомнили, что он венгр, но уже по-другому — он стал работать в Обществе советско-венгерской дружбы, встречаться с делегациями и даже посещал Венгрию.

Отец Саши, Александр Матвеевич Бабешко, тоже был инженером. Перед войной он был заместителем начальника Главка, а когда наркомат эвакуировали в Среднюю Азию, секретарь ЦК Узбекистана Юсупов пригласил его на должность управляющего Среднеазиатского угольного управления. Вскоре, однако, по клеветническому доносу он был арестован и умер в лагере.

Почти все выпускники артиллерийских спецшкол поступили в артиллерийские училища. Им оказывалось предпочтение перед другими абитуриентами. Они стали артиллерийскими командирами и попали на фронт в самое трудное для нашей армии время. Многие не вернулись. Саша Бабешко хотя и ушел из спецшколы, но тоже стал артиллеристом и почти всю войну провоевал в частях реактивной артиллерии — легендарных «катюш». После войны Александр Александрович закончил артиллерийскую академию и занимал многие командные должности, завершив военную службу начальником учебного отдела Академии Генштаба в звании генерал-лейтенанта. В октябре 2000 года он умер от инсульта.

Андрей Кертес во время войны был авиационным техником, а потом закончил Автодорожный институт и все последующие годы до своего 80-летия работал в Москве на Экспериментальном механическом заводе, создававшем различные дорожные машины для городского хозяйства.

Вскоре после нашего ухода спецшкола переехала на Кропоткинскую улицу (ныне Пречистенка), потом в этом здании была 29-я средняя школа, в которой был создан и до сих пор заботливо сохраняется музей 2-й артиллерийской спецшколы, а около здания поставлена стела — барельеф в память не вернувшихся с войны учеников артиллерийской спецшколы. Теперь эта школа стала Прогимназией № 1678.

С Тимуром мы продолжали видеться, хотя и учились теперь в разных школах. Вместе занимались в конно-спортивной школе и иногда ездили верхом у них на даче на лошадях, которых Ворошилову приводили на лето из военного манежа в Хамовниках. На даче у Ворошиловых я бывал довольно часто. Там мы встречали Новый, 1940 год в небольшой, но очень приятной компании: Петр Ворошилов с женой Надей, Тима Фрунзе и его сестра Таня, племянник Климента Ефремовича Коля и племянница Труда (Гертруда), сестра Нади Вера и я. Не очень много, но все-таки выпили, а после полуночи приехал Климент Ефремович, слегка «подогретый», обрадовался молодежи и стал угощать шампанским. Все было прекрасно, но затем ночью и весь день мне было плохо. Я лежал в постели в их доме, а Ворошилов, когда приехал с работы (тогда 1 января было рабочим днем), пришел ко мне и очень сокрушался, что по его вине так получилось. С тех пор я не люблю шампанского.

Несмотря на многие негативные публикации последних лет о Ворошилове, должен сказать, что все, кого я знал, его любили и уважали. По крайней мере, мне так думается. Мой отец тоже относился к нему хорошо. Ворошилов был «любимцем народа» и

одним из самых популярных людей в стране в то время. Конечно, мы тогда не знали и не предполагали всего того, что узнали теперь. Особенно о его роли в осуждении Тухачевского и других высших руководителей Красной Армии, а также о его недостаточной компетентности в военном деле.

Мой отец рассказывал, что, когда возникли обвинения в их адрес (кажется, уже после их ареста), он предложил Сталину передать дело на рассмотрение другим военным руководителям, считая, что они разберутся более объективно, чем НКВД. «Я не подумал, — сказал он мне, — что на их решение могло повлиять предвзятое отношение к грамотным профессионалам, таким как Тухачевский, Уборевич, Якир, со стороны «рубак» времен Гражданской войны. И они не отвергли выдвигавшихся против той группы обвинений». Среди этих последних были Ворошилов и Буденный, которые, кроме того, и лично не любили Тухачевского. Ворошилов не мог, очевидно, простить ему, своему заместителю, критические, иногда довольно едкие замечания на совещаниях относительно своих решений и предложений. Хотя очевидно, что судьба этих военачальников была решена и без этого.

Но в то же время известно, в том числе из воспоминаний Хрущева, что Ворошилов, после того как на совещании Сталин обвинил его в неудачах Красной Армии в советско-финляндской войне, резко высказался по поводу урона командному составу армии, нанесенного репрессиями, фактически обвинив в этом Сталина.

А в быту Ворошилов был приятным, доброжелательным и веселым человеком, любил музыку и живопись, интересовался литературой, хотя, конечно, политическая «зашоренность» в его суждениях присутствовала. Он не все воспринимал так, как мы, молодые, все-таки больше видевшие обычную жизнь, но мы делали скидку на его высокое положение.

Мое возмужание пришлось на самый конец 30-х годов, атмосферу которых, пожалуй, наиболее трудно объяснить не жившим в то время. С одной стороны, массовые сталинские репрессии, о подлинном масштабе которых никто, включая больших руководителей, не имел полного представления, а молодежь, вроде нас, тем более, но которые, конечно, многими ощущались и создавали некий напряженный «фон». Хотя надо честно признаться, что большинство верило в заговоры и в существование вредителей и шпионов. Влияла, конечно, массированная пропаганда, международная напряженность и агрессивность германских фашистов. При этом большинство нашего народа безоговорочно верило в Сталина. Правда, я помню разговоры с Тимуром, когда мы высказывали сомнения в

справедливости обвинений в отношении конкретных людей, не очень сомневаясь в общей линии. Мне запомнился один характерный эпизод во время финской войны. Как-то, когда мы ехали с ним в трамвае, в вагон вошел пьяный человек рабочего вида и, бормоча что-то, вдруг довольно громко произнес: «Еще Финляндии им захотелось…» На него зашикали, а Тимка с горечью и явным сочувствием к этому человеку сказал мне: «Сколько же у нас еще недовольных!»

С другой стороны, в 1939 и 1940 годах материальное положение в стране улучшилось по сравнению с предыдущими годами (да и волна репрессий в это время спала), и действительно в какой-то степени «жить стало лучше, жить стало веселее», как было тогда провозглашено Сталиным. Сочетание двух таких противоположных реалий не укладывается в голове, хотя оно все же было. И мы верили, что все лишения народа и все трудности скоро будут позади — вот создадим еще более мощную индустрию, разовьем сельское хозяйство, и жизнь быстро начнет улучшаться. Если бы мы знали, что никаких радикальных изменений в условиях жизни не произойдет, из сельского хозяйства еще долго будут продолжать выжимать соки, а промышленность еще полвека будет работать в основном на оборону!

Конечно, оптимистичное ощущение от этих лет у меня и моих товарищей было связано также и с естественной радостью взрослеющих юношей; но и многие, бывшие тогда уже взрослыми, рассказывают об этом. Как написал Давид Самойлов, правда, о более позднем времени: «Как это было! Как совпало — война, беда, мечта и юность!»

Яркие воспоминания остались от двух довоенных сооружений — метро и Всесоюзной сельскохозяйственной выставки — ВСХВ (потом ВДНХ, а теперь ВВЦ). По дороге в школу мы несколько лет наблюдали строительство станции метро «Дворец Советов» (ныне «Кропоткинская») и участка по Остоженке, который строился открытым способом, Тимур и я решили, что обязательно посетим метро в день открытия, и действительно, 15 мая 1935 года мы проехали по всей построенной линии. В те годы, да долго и потом, в метро было много приятней, чем теперь: меньше людей, больше свежего воздуха и не так жарко в вагонах.

Всесоюзная сельскохозяйственная выставка открылась в 1939 году. Архитектура выставки была значительно лучше, чем нынешняя, — не такая помпезная, украшательская. Павильоны и главный вход были построены в стиле нашей архитектуры 30-х годов, которая во всем мире считалась передовой. Мы с друзьями часто приезжали на выставку и гуляли на ее территории. (Ворота

главного входа строгой архитектуры того периода сохранились — они находятся правее нынешних, за скульптурой «Рабочий и колхозница».)

До сих пор от первых посещений метрополитена и выставки осталась память радостного ощущения как бы встречи со счастливым, как мы считали, социалистическим будущим, которое не за горами.

Перед войной началось строительство гигантского Дворца Советов на месте разрушенного храма Христа Спасителя. Успели сделать мощный фундамент и возвести металлические конструкции до высоты примерно восьми жилых этажей. Когда началась война, их разобрали на переплавку.

Еще вспоминается появление первых телевизоров. В 1939 или 1940 году нам на дачу привезли телевизор, собранный на каком-то нашем заводе из американских деталей. Это была стоящая на полу большая тумба, в которой трубка была расположена вертикально, а изображение отражалось в зеркале на крышке тумбы, поднятой на 45°. «Картинка» была довольно бледной, неконтрастной, но все равно воспринималась как чудо. Чуть раньше на дачах и квартирах всех, по-моему, высших руководителей появились американские радиолы, тоже в виде тумбы, с очень хорошим всеволновым радиоприемником и проигрывателем, который автоматически проигрывал восемь заранее установленных в него пластинок. Это тоже воспринималось как чудо техники, — до этого у нас был патефон. Перед проигрыванием каждой пластинки надо было ручкой заводить пружину и часто менять иголки. Наша промышленность так и не стала выпускать проигрыватели с автоматической сменой пластинок, хотя за рубежом они получили широкое распространение.

Глава 4
Летная школа

В 1940 году мы заканчивали 10-й класс. Тимур и я подали заявления в Управление военных учебных заведений ВВС, и вскоре нас пригласил на беседу его начальник генерал Левин. Мы получили назначение в Качинскую Краснознаменную военную авиационную школу пилотов им. А. Ф. Мясникова, первую в России летную школу, основанную в 1910 году. Александр Федорович Мясников (Мясникян) был юристом и литератором, членом партии большевиков с 1906 года. В 1925 году, будучи секретарем Закавказского краевого комитета партии, он погиб в авиационной катастрофе, и его имя присвоили Качинской летной школе. Накануне отъезда в летную школу Тима от имени Климента Ефремовича пригласил меня на обед. За столом, кроме нас, был еще соратник Ворошилова по Первой конной армии генерал А. В. Хрулев. Климент Ефремович угостил нас с Тимой рюмкой перцовки — я впервые попробовал водку.

Мы ехали поездом до Севастополя, отметив в пути День авиации — 18 августа. А 19 августа качинским автобусом, который подбирал «своих» пассажиров с московского поезда, добрались до Качи. От Севастополя дорога шла вдоль берега моря, которое я видел, можно считать, впервые (младенческий возраст не в счет). Военный городок Кача стоял тоже на берегу моря вблизи устья одноименной речушки. Нас подвезли к штабу, мы доложили о прибытии дежурному командиру и вручили предписания. Он вскоре провел нас к начальнику школы, генерал-майору авиации Александру Александровичу Туржанскому. Своей выправкой, стройной фигурой и манерой держаться он мне напомнил Уборевича, особенно когда я позже увидел его в белом кителе и при кортике. Он был братом летчика-испытателя, участника войны в Испании, Героя Советского Союза Бориса Туржанского. Вскоре после начала войны Александра Александровича направили в Академию командного и штурманского состава, а в феврале 1942 года арестовали. Мне довелось с ним снова увидеться только в 60-х годах.

Нас зачислили во 2-ю эскадрилью. Всего их было семь, каждая состояла из двух отрядов, отряд — из четырех звеньев, в звене было несколько учебных летных групп. Нашим инструктором был назначен старший лейтенант Константин Коршунов, бывший при этом и командиром нашего звена. Командиром эскадрильи был майор Коробко, а отряда — капитан

Иван Осмаков.

Вскоре приехали Володя Ярославский, Володя Сабуров, Рюрик Павлов, Юра Темкин, потом появился и наш соученик по спецшколе Олег Баранцевич. Так образовалась наша «особая» летная группа. Особой ее считали потому, что все курсанты были сыновьями более или менее известных деятелей, но по условиям быта, распорядку дня, питанию, нарядам на работы наша группа не отличалась от других. Правда, в исключение из обычных правил, на новогодние дни мы поехали в отпуск в Москву.

Была еще одна «особая» группа, в ней учились прошедшие финскую войну военные, которым разрешили переучиться на летчиков. Я помню из них двоих, бывших стрелков-радистов. Они имели боевые награды, что тогда было большой редкостью.

2-я эскадрилья размещалась в двухэтажной кирпичной казарме, в помещении нашего звена было около пятидесяти железных коек (двухъярусных тогда не было). У каждой койки стояла тумбочка, а в торце — табуретка, на которой (но не на кровати!) в минуты отдыха можно было сидеть, а перед сном на нее укладывалась одежда. Гимнастерку и брюки полагалось сложить определенным образом и положить строго вровень с краем табуретки. Обходивший после отбоя помещение старшина, заметив малейший непорядок, сам никогда не поправлял одежду, а будил курсанта — в целях воспитания. Нельзя сказать, что это нам очень нравилось, — к вечеру мы так уставали, что спали как убитые. Этот старшина, Касумов, рослый красивый азербайджанец, запомнился громовым голосом, которым он подавал по утрам самую ненавистную команду «Подъем!».

Наш инструктор, Коршунов, был приятным, довольно интеллигентной внешности молодым человеком. Ему, я думаю, было лет двадцать семь. Для курсантов летной школы инструктор представляет собой совершенно особую фигуру, он для них — непререкаемый авторитет не только в летном деле, но и почти во всем. Хороший инструктор не только учит летать — он и воспитатель. Коршунов был именно таким инструктором. Он часто бывал в казарме, проводил много времени с нами, не говоря уже о подготовке к полетам и послеполетных разборах. Мы его любили, уважали и слушались беспрекословно, хотя, как я сейчас думаю, ему не всегда было с нами просто — москвичи, довольно развитые ребята, из десятилетки (основная масса курсантов тогда имела семи-восьмилетнее образование, в основном они были с Украины, многие из деревни). Думаю, что я многим обязан моему инструктору, и тепло вспоминаю его до сих пор.

Вскоре после выпуска нашей группы Коршунову по протекции

Василия Сталина удалось вырваться на фронт (этого пытались добиться многие инструкторы), и в октябре 1941 года он был сбит немецкой зениткой, когда его звено прикрывало самолеты, штурмовавшие немецкий аэродром в районе Малоярославца.

Никогда никто из нас в летной школе не претендовал на привилегированное положение. Проявилась как-то тенденция к этому у Володи Сабурова, но мы ее сразу пресекли. Отсутствие желания выделяться, не рассчитывать на особое к себе отношение было для нас естественно, соответствовало морали нашего воспитания, но, кроме того, мы знали, что любое проявление нескромности вызовет гнев наших старших, дойди оно до них. Во всяком случае, я уверен в этом в отношении своего отца. Надо сказать, что вскоре, хотя и не сразу, мы почувствовали хорошее к нам отношение других курсантов, с некоторыми подружились.

Нам рассказали об аварии, которая случилась еще до нашего приезда. Инструктор с курсантом вырулили на старт для взлета на учебном истребителе УТИ-4. Курсант из стартового наряда, имевший белый и красный флаги для разрешения или запрета взлета, увидев, что на аэродром выехал какой-то трактор, поднял красный флаг, а потом, желая объяснить причину запрета, показал флагом на трактор. Но таким же жестом, только белым флагом, он, по правилам, разрешает взлет. Против солнца летчики выцветший красный флаг приняли за белый, а трактор не увидели из-за ограниченного обзора вперед из кабины самолета. И начали взлет… Уже после отрыва ударились колесами о трактор. Самолет, сделав несколько кульбитов, полностью разрушился. Летчики остались живы, хотя и получили травмы, а тракторист погиб. Рассказываю об этом потому, что оба летчика стали позже моими сослуживцами: инструктор — это мой будущий товарищ по эскадрилье 32-го гвардейского полка Владимир Александрович Луцкий, а курсант — мой будущий командир эскадрильи в 12-м гвардейском полку и друг Константин Алексеевич Крюков. Оба были прекрасными летчиками, на фронте стали Героями Советского Союза. Луцкий закончил службу генерал-лейтенантом авиации, а Крюков — полковником. После этой аварии Луцкого хотели уволить из школы, но тогдашний ее начальник, комдив В. И. Иванов, решил, что такими летчиками разбрасываться нельзя.

(Правильней назвать этот случай катастрофой — в авиации официально принято так определять летное происшествие, в результате которого есть хотя бы один погибший. Если жертв нет, но самолет не может быть отремонтирован в условиях эксплуатации, происшествие называется аварией, а в случае возможности ремонта — поломкой.)

Инструкторская работа — очень хорошая школа для летчика. Обучая, они должны демонстрировать высокий уровень техники пилотирования. Инструкторы точнее, аккуратнее, чем строевые летчики, пилотируют самолет, в большей степени контролируют полет по приборам, поскольку именно так наблюдают за правильностью действий курсанта. У них воспитывается умение анализировать полет — качество, являющееся надежным фундаментом для любой другой летной специальности. На фронте летчики из инструкторов, как правило, быстро становились умелыми бойцами. Особенно ценятся качества летчика-инструктора при отборе кандидатов в летчики-испытатели.

Почти сразу мы начали заниматься теорией полета и изучать КУЛП — курс летной подготовки, в котором излагались правила полетов и особо правила безопасности. Ходячим выражением была фраза «КУЛП написан кровью», — многие его правила родились из опыта летных происшествий, зачастую с гибелью экипажей (как и правила, изложенные в других летных документах — инструкциях летчику по типу самолета, Наставлении по производству полетов и т. п.). Как говорили инструкторы: «Умный учится на своих ошибках, а еще более умный — на ошибках других».

Кстати, упомяну два неписаных правила летчиков, прежде всего истребителей, которые мне в дальнейшем часто приходилось и слышать, и говорить другим: летчик должен действовать «быстро, но не торопясь», а управлять самолетом «энергично, но плавно».

Вскоре мы начали летать на ставшем уже тогда классическим учебном самолете У-2, конструкции Поликарпова. Впервые в жизни я поднялся в воздух 5 сентября 1940 года. Мне больше всего запомнились коровы на лугу, казавшиеся крохотными, и морской прибой, как будто на берегу небольшой речки. Слегка страшновато было только над морем. Я потом не раз убеждался, что море под самолетом кажется представляющим большую, чем суша, опасность. Может быть, потому, что над водой, не имея масштабных ориентиров, труднее правильно оценить высоту?

Инструктор предложил попробовать управлять самолетом. Я взялся за ручку управления, и самолет, летевший до этого ровно, стал вдруг крениться то вправо, то влево и колебаться по высоте. «Отпусти ручку, и я ее не держу. Видишь, он летит прямо — не мешай ему!» Это был первый урок в воздухе — не делать управляющих движений больше, чем необходимо. Такого рода правила я называю «философскими» — они применимы в жизни вообще. Полезно оно, например, для начальников, имея в виду

руководство подчиненными, — не надо излишне командовать и подавлять инициативу. То же и в воспитании детей. Близко оно и заповеди врачей «не навреди!».

Потянулась «вывозная» программа, полеты в зону и по кругу. В «зоне», то есть над определенным участком местности, отведенным для свободного маневрирования самолетов, отрабатывали развороты, снижения и набор высоты. Полеты «по кругу» делаются в основном для отработки взлета и посадки. Требования по точности пилотирования были весьма строгие — нужно было точно выдерживать скорость полета, особенно при наборе высоты и планировании на посадку. Режим полета выдерживался по положению носа самолета относительно горизонта — этот метод назывался «капот — горизонт». В «рабочих книжках» (блокнотах) полагалось рисовать для памяти картинки, как проектируется на линию горизонта нос самолета при различных режимах полета.

Маршрут полета в районе аэродрома, хотя и называется «круг», представляет собой прямоугольник с четырьмя разворотами. Он до сих пор является стандартным, в том числе и для гражданских самолетов при полетах над аэродромом и при заходе на посадку, но теперь, если он выполняется так, как принято для полета в облаках (более растянуто), его называют «коробочкой». Развороты обозначаются номерами от первого до четвертого, и они всегда сохраняют свое расположение относительно взлетно-посадочной полосы (ВПП). Разворот, выполняемый после взлета или после прохода над ВПП, всегда первый, а разворот для выхода на ось полосы перед посадкой всегда четвертый, даже если ты, придя с маршрута, вышел прямо на него. Чаще круг бывает левый, но иногда и правый. При учебных полетах курсантов на аэродроме размечались флажками две полосы — взлетная и посадочная, параллельно одна другой с некоторым уступом (чтобы меньше рулить после посадки на стартовую линию).

Курсанты, ожидавшие очереди летать, располагались в «квадрате» — отмеченной флажками площадке между посадочной и взлетной полосами. Рядом находился руководитель полетов с биноклем (радиостанции тогда не было) и выделенный из курсантов наблюдатель за самолетами.

Каждая летная группа имела свой самолет. Очередной для полета курсант встречал севший самолет при его сруливании с посадочной полосы и, держась за крыло, бежал рядом. Самолеты того времени были с хвостовым «костылем», и нос самолета возвышался впереди кабины летчика, затеняя обзор вперед. Вся надежда была на сопровождающего, который в случае

препятствия предупреждал летчика легкими ударами по элерону, хорошо ощущавшимися на ручке управления в кабине. Бежать рядом с самолетом, иногда довольно быстро, да еще в жару и в пыли, поднимаемой винтом самолета, не очень приятно, но «любишь кататься…».

Когда самолет останавливался около «квадрата», курсант вылезал из кабины на плоскость (крыло) рядом с кабиной инструктора и выслушивал замечания. В это время с разрешения инструктора в кабину садился очередной курсант. Отлетавший курсант сопровождал самолет на линию взлета, а потом записывал полученные замечания в свою «рабочую книжку». Я храню свои курсантские рабочие книжки как память о первых шагах по пути, определившему всю мою жизнь.

В жизни каждого летчика самостоятельный вылет (или просто «вылет», в отличие от слова «полет»), то есть первый самостоятельный полет на новом для него типе самолета — событие. Оно тем более волнующее для курсанта, выполняющего первый в жизни полет без инструктора, в одиночку. Перед самостоятельным вылетом курсанта обычно проверяет в полете и дает разрешение на полет командир отряда или командир эскадрильи. Нам был особый «почет» — кроме них обоих, проверили помначшколы и сам начальник школы генерал Туржанский (это была, конечно, перестраховка). В результате до самостоятельного вылета мы налетали больше других курсантов — почти по пятнадцать часов.

Наконец, 24 октября в заднюю кабину нашего У-2 положили «Ивана Ивановича» — мешок с песком — для компенсации веса отсутствующего инструктора, чтобы не изменилась центровка[2], и сначала я, а потом Тимур, первыми из группы, сделали по два полета по кругу. Невыразимое ощущение от этого полета забыть невозможно. В памяти остались волнующие впечатления от многих последующих «первых вылетов», но этот, вдвойне первый, занимает особое место.

И потом, на следующих типах самолетов в школе, Тимур и я делали первый самостоятельный полет в один и тот же день. Позже инструктор мне признался, что он специально «подгонял» нашу готовность изменением числа полетов, учитывая самолюбие Тимура (я, оказывается, усваивал немного быстрее, чем он).

На ежедневных учебных занятиях в классах изучали теорию полета, конструкцию самолета и мотора, навигацию, метеорологию и т. п. Была, конечно, и политическая подготовка. День уплотнен до предела. Чтобы начать полеты с рассветом, нас поднимали в три-четыре часа утра, и мы, позавтракав, шли строем на центральный аэродром, где помогали технику готовить

самолет. Потом один из нас (счастливчик!) садился в кабину самолета и перелетал с инструктором на аэродром нашей эскадрильи, они сразу же начинали учебные полеты, а мы вместе с техником и курсантами других летных групп ехали туда на грузовиках.

По ходу рассказа о том далеком времени я употребляю термин «мотор» вместо слова «двигатель». Надо сказать, что до конца 40-х годов употреблялось только первое выражение, но с появлением реактивных силовых установок стали говорить «двигатель». Потом слово «мотор» было почти совершенно вытеснено как в авиации, так и в других областях техники (остался, пожалуй, только «электромотор»). Это происходило в годы «борьбы с низкопоклонством перед Западом», когда многие иностранные и международные термины, часто без нужды, заменялись русскими.

Ближе к полудню на аэродром приезжала машина с «ворошиловским завтраком» — кофе с молоком и булочка (это дополнительное питание было введено в авиации по его приказу). Те, кто был в это время в воздухе, заметив приехавший фургон, старались побыстрее зайти на посадку. К середине дня все возвращались на центральный аэродром и ехали на обед. После обеда шли на самолетную стоянку — мыть и чистить самолет. Потом «мертвый час», а затем занятия в учебном корпусе до ужина. Вечером — около часа личного времени и затем «отбой».

В выходной день курсанты в основном отдыхали, но были и хозяйственные работы, в которых мы участвовали, как все: мыли полы в казарме, убирали в туалетах, выносили во двор и вытряхивали из подушек и матрацев солому и заново их набивали, убирали территорию. (Однажды недалеко от казармы мы увидели привязанную кем-то лошадь. Отчаянный Тимка сел на нее и покатался, получив за это наряд вне очереди.) В городке был прекрасный клуб — Дом Красной Армии, говорили, что в середине 30-х годов такие ДКА по инициативе Ворошилова были построены во всех крупных гарнизонах. Мы обычно ходили в библиотеку клуба.

В конце 1940 года в Качу приехал летчик-испытатель С. П. Супрун для встречи с избирателями как депутат Верховного Совета. Кроме этого, он провел встречу с инструкторами и командирами летной школы, где рассказывал об опыте воздушных боев в Китае против японской авиации, в которых он участвовал. Благодаря Тимуру, который был знаком с Супруном, нам удалось его послушать.

К началу декабря закончили программу обучения на У-2. В декабре погода здесь в основном нелетная, и мы занимались

теоретической учебой. Радость — под Новый, 1941 год нас «за отличную учебу и достигнутые успехи» отправили в краткосрочный отпуск в Москву. Новый год Тимур и я встречали на даче отца Володи Ярославского. Там были сам Емельян Ярославский и его жена Клавдия Кирсанова (тоже, как и он, «старый большевик»). Среди гостей был знаменитый кинооператор Роман Кармен, бывший муж их дочери Марьяны, с которым я позже близко познакомился.

Возвращались мы с Тимуром в Качу (обычно говорили «на Качу») поездом, вдвоем в купе. Запомнилась задушевная беседа за обедом в вагоне-ресторане. Мы ощущали себя эдакими респектабельными пассажирами (вагон-ресторан тогда был более культурным заведением, чем в поздние послевоенные годы). Тимур напомнил мне, что в летной школе иногда злил чем-нибудь меня, раз или два даже почти доходило до драки (хотя я никогда не был драчливым). Оказывается, он это делал в воспитательных целях: хотел немного ожесточить меня, так как, на его взгляд, у меня слишком мягкий характер. Хотя я не помнил на него зла, это признание облегчило мне душу и еще больше сблизило нас.

В феврале 1941-го начали летать на УТ-2 — учебно-тренировочном самолете конструкции Яковлева. По сравнению с У-2 он был более скоростным и несколько более строгим в пилотировании. При первом полете с инструктором самолет мне показался трудным, а скорость на посадке непривычно большой, я засомневался, смогу ли его быстро освоить. Эти сомнения прошли уже в следующем полете, а на седьмом я уже чувствовал себя уверенно. Не раз потом, делая первый полет на новом для меня самолете, я испытывал подобные ощущения, но потом быстро приспосабливался, и эти чувства со временем становились менее выраженными и быстро проходящими.

Мы узнали, что на одном из аэродромов школы произошла катастрофа на УТ-2 — курсант с инструктором при имитации отказа двигателя сорвались в штопор (иногда говорят «свалились на крыло»). В общем довольно простой, УТ-2 имел очень неприятную для учебного самолета особенность — при потере скорости срывался в штопор, который мог перейти в плоский. Плоский штопор отличается тем, что самолет, вращаясь в вертикальной спирали, находится в положении близком к горизонтальному, а не с опущенным носом, как в обычном штопоре. Вывод из такого штопора более труден, а некоторые самолеты из него и не выходят. Чтобы избежать сваливания на крыло, нельзя допускать потери скорости, а развороты следует выполнять «координирование», то есть отклонение педали руля

поворота должно соответствовать величине крена. «Передача ноги» приводит к скольжению самолета во внешнюю сторону, что способствует срыву в штопор. А контролируется это по прибору типа плотницкого уровнемера — изогнутой стеклянной трубке, в которой перемещается «шарик»: когда он в центре, разворот координированный, без скольжения (отсутствуют аэродинамические боковые силы). Такой указатель скольжения, вмонтированный в корпус указателя поворота или авиагоризонта, является до сих пор непременным элементом приборной доски всех существующих самолетов.

В марте из Москвы прибыла группа инспекторов во главе со знаменитым летчиком, участником войны в Испании Героем Советского Союза Иваном Лакеевым. Он был известен еще и как ведущий пилотажной группы на воздушных парадах в Тушине — «пятерки Лакеева» (после «пятерки» Серова). Инспекторы выборочно проверили в полетах подготовленность курсантов. Со мной слетал полковник Николаев и поставил мне оценку «пять». (Много позже генерал Лакеев в разговоре со мной утверждал, что это он летал тогда со мной.)

Наконец, контрольные полеты на УТ-2 с командиром отряда перед самостоятельным вылетом. Один из проверяемых элементов — действия при отказе мотора. Едва после взлета набрал метров десять высоты, проверяющий убирает газ. Немедля отдаю ручку от себя, чтобы сохранить скорость, и планирую на посадку прямо перед собой — так полагается, когда мотор отказывает на малой высоте. Командир дает газ, и мы продолжаем полет. Так несколько раз в течение полета по кругу.

Аэродром наш совсем недалеко от берега, а я, идя к третьему развороту, немного затянул прямую в открытое море. Проверяющий решил показать мне наглядно, к чему это может привести, — в середине разворота вдруг снова убрал газ. Я отдал ручку от себя и, развернувшись, стал планировать к берегу по кратчайшему пути, но довольно скоро понял, что не дотяну — траектория была направлена под основание обрывистого морского берега. Уменьшить угол ее наклона — уменьшится скорость, увеличится угол атаки[3] и уменьшится аэродинамическое качество[4] самолета — он посыпется еще больше, а то и свалится на крыло. Сохраняю наивыгоднейшую скорость. Мы уже на уровне верхнего края обрыва, а до берега еще метров двести. Если бы был реальный отказ мотора, может быть, и удалось бы сесть на пляж вдоль кромки воды. Командир дает газ, я набираю высоту. Урок преподнесен. Все-таки получил пятерку при одном замечании: «далеко зашел в море».

В конце зимы 1941 года на Качу приезжали мой дядя Артем

Иванович Микоян и Степан Павлович Супрун, и с ними специалисты, которые должны были провести дополнительные испытания запущенного в серийное производство МиГ-3, самолета, как теперь говорят, «нового поколения». (К этому же поколению относились и новые самолеты Як-1 Яковлева и ЛаГГ-3 Лавочкина, Гудкова и Горбунова.) Летать должен был летчик-испытатель фирмы Аркадий Екатов. Мы с Тимуром зашли к ним в гостиницу и были счастливы от встречи со знаменитыми летчиками, а я еще и от встречи с дядей. Артем Иванович и Супрун вскоре уехали, а 13 марта Екатов, выполняя последний полет, разбился — разрушился нагнетатель мотора, осколки, вероятно, попали в летчика, и самолет перешел в пикирование…

Закончив программу на УТ-2, мы начали готовиться к полетам на настоящем самолете-истребителе — И-16. Этот самолет конструкции Н. Н. Поликарпова — один из самых известных в довоенной истории нашей авиации. И-16 был первым в мире истребителем-монопланом с убирающимся шасси, выпускавшимся массовой серией. Испытывал и дал ему путевку в жизнь Валерий Чкалов. Некоторые специалисты потом считали, что Чкалов совершил ошибку, рекомендовав И-16 к серийному производству, так как он имел ряд особенностей, усложнявших пилотирование и делавших его небезопасным. По принятому у летчиков выражению, он был очень «строгим» в пилотировании, что характеризуется прежде всего возможностью неожиданного срыва в штопор. У И-16 был очень небольшой запас устойчивости, он был излишне чувствителен: движения ручкой управления требовались буквально миллиметровые и почти без всяких усилий. И-16 легко срывался в штопор даже при небольшом «перетягивании» (чрезмерном взятии «на себя») ручки управления, причем аэродинамическая тряска (из-за нарушения плавности обтекания крыла потоком воздуха), которая предшествует сваливанию и у других самолетов обычно является предупреждающим признаком, на И-16 возникала практически в момент срыва. При этом выходил из штопора он также очень легко. Но все же из-за сваливания в штопор на И-16 было потеряно немало летчиков.

Думаю, что для современных летчиков, которым не довелось летать на поршневых истребителях, эти и другие его особенности показались бы очень странными и опасными (несколько в меньшей степени они характерны для самолетов МиГ-3, Ла-5 и Ла-7 и еще в меньшей степени для «яков»). Посадка на И-16 тоже требовала очень точного пилотирования. Если создать посадочное положение самолета, соответствующее посадке «на три точки», не перед самым приземлением, а на высоте более 15–20 см от земли

до колес, могло произойти сваливание с ударом крылом о землю. На посадочном пробеге нужно было очень точно соблюдать прямолинейность движения, удерживая положение капота самолета относительно выбранного ориентира на горизонте. При малейшем отклонении самолета от ориентира нужно было резко дать противоположную ногу и тут же поставить педали нейтрально. Опоздаешь дать ногу, движение самолета в сторону ускорится, и он развернется волчком, а если скорость еще велика, то может перевернуться. Не поставишь сразу педали в нейтраль, он развернется в обратную сторону. К тому же был плохой обзор вперед из-за звездообразного мотора воздушного охлаждения, закрытого капотом.

Для тренировки в управлении на пробеге был выделен специальный «рулежный» самолет со срезанной (чтобы он не мог взлететь) обшивкой крыла. На нем никому не удалось избежать самопроизвольного разворота самолета. Говорили, что, если в реальном полете ни один курсант летной группы на посадке не развернется, инструктор будет награжден часами. Увы, в нашей эскадрилье, по-моему, ни один инструктор этой награды не получил, а у нас в группе не развернулись только Володя Ярославский, Рюрик Павлов и я.

Прежде чем летать на самолете И-16, надо было пройти программу вывозных полетов на его двухместном варианте — учебно-тренировочном самолете УТИ-4. Он был еще строже в пилотировании, чем И-16, запаса устойчивости у него фактически не было.

Почти все недостатки самолета И-16 были, как говорится, продолжением его достоинств. Самолет был очень поворотлив и легко управляем. И-16 воспитывал в летчике «чувство самолета» и особую точность движений ручкой управления. Как говорили опытные летчики, кто хорошо летает на И-16, сможет летать на чем угодно. Думаю, что именно полеты на И-16 под руководством нашего мудрого инструктора стали фундаментом моих как будто неплохих летных качеств, обеспечивших всю мою последующую в основном успешную летную жизнь.

Благодаря убирающемуся шасси самолет И-16 имел большую по тому времени максимальную скорость — до 460 км/ч. Он очень хорошо себя проявил в воздушных сражениях в районе реки Халхин-Гол и в Испании. И-16 применялся и в Отечественной войне, особенно в первый период, но к тому времени уже устарел, и в боях с немецкими истребителями нашим летчикам на нем доставалось, хотя иногда выручала его маневренность.

В апреле 1941 года наша 2-я эскадрилья вместе с еще одной перебазировалась в лагерь, который находился на берегу моря

севернее Качи, около устья речки Альмы, недалеко от деревни Альма-Тамак. Переезд был использован, чтобы провести учебный поход. Мы шли с винтовками, вещевыми мешками и шинельными скатками. Погода была довольно жаркой, а идти 18 километров. После почти двух часов пути вдруг раздалась команда: «Газы!» — пришлось надеть противогазы, а затем: «Бегом, на рубеж!» — и мы побежали к ложбинке в километре от дороги. Можно представить, какими усталыми мы подошли к месту, где был размечен лагерь. Мечтали об отдыхе, но не тут-то было — новая команда: «Ставить палатки!»

Вся наша группа живет в одной палатке. Ночью в палатке в первые дни еще холодно — набрасываем на одеяла еще и шинели. Придумали способ, как одеваться утром, — поджигаем газету (благо пол выстлан морской галькой). На полминуты становится тепло, мы быстро надеваем майки, брюки и сапоги на портянки и выскакиваем на зарядку. В лагере день уплотнен до предела, на море нас отпускают только в воскресенье, тогда мы можем поплавать, и позагорать, и постирать портянки — в морской воде они отстирывались и без мыла. Чувствуем себя почти как «на гражданке». На Каче нам выбираться на море удавалось значительно реже.

Питаемся тоже по-лагерному. Столовая — это огороженная невысоким забором площадка, примыкающая к кухне, с навесом и длинными досочными столами и скамьями. У каждого курсанта котелок и кружка зацеплены за поясной ремень, ложка — за голенищем. Из котелка едят поочередно первое и второе блюда. Мы с Тимуром экономим время — в один котелок берем суп на двоих, в другой — второе тоже на двоих (запомнился гуляш с гречкой) и едим из одного котелка.

Однажды после получки (восемь рублей в месяц) по чьей-то инициативе мы снарядили Олега Баранцевича с двумя фляжками в поселок за водкой — это был единственный случай «нарушения режима» с нашей стороны, и вторая рюмка водки в моей жизни.

В первомайский праздник командование устроило нашей группе «в качестве поощрения» настоящий праздник — выделили небольшой автобус, и мы с инструктором поехали на Южный берег Крыма. Хотя мы уже в течение полугода видели море вблизи с земли и с самолета, впечатление от того, что предстало перед нами после долгого подъема по серпантину к Байдарским воротам, трудно передать словами. До сих пор помню чувство восторга, охватившее меня, когда вдруг — именно вдруг — возникло синее море, начинавшееся где-то внизу и кончавшееся высоко-высоко. А склоны гор и берег — все в зелени, с торчащими пирамидами кипарисов. Не то что почти совсем голая степь

западного побережья, где находилась летная школа.

Мы проехали до Ялты, где попали в какой-то клуб на танцевальный вечер. Предвоенный вечер, да еще 1 Мая — всеобщее веселье и беззаботность. Мне очень понравилась какая-то девушка, я с ней танцевал, а прощаясь, сказал, что никогда ее не забуду. Тимка надо мной посмеивался за сентиментальность, но ведь я действительно не забыл ее, а вернее, тот счастливый день.

В начале июня в эскадрилье случилась авария — разбили самолет, произошло и ЧП. В результате сняли командира эскадрильи капитана Иванова (заменившего майора Коробко). Нашу летную группу вместе с инструктором, возможно, в связи с этим, перевели в 1-ю эскадрилью. Командиром ее был майор Гайдамака, а командиром нашего звена капитан И. Анистратов. Эскадрилья находилась на основной базе, и мы снова оказались на Каче. До начала войны оставалось всего десять дней.

Глава 5
Война…

В субботу, 21 июня 1941 года, мы закончили подготовку к парашютным прыжкам, и инструктор объявил, что в понедельник будем прыгать. Но на следующий день об этом уже никто не вспоминал.

В воскресенье ночью мы проснулись от громкого голоса старшины Касумова: «Подъем! Боевая тревога!» По тревоге в учебных целях нас поднимали не раз, поэтому, быстро одеваясь, мы только думали, кому это пришло в голову устраивать тревогу в воскресенье. Следовало в течение двух минут выбежать во двор, опоздавшие получали наряд вне очереди. Но на этот раз старшины с секундомером на выходе не оказалось. Построившись во дворе с винтовками, мы ожидали обычной команды: «Отбой, разойдись», после чего, как всегда, пойдем досыпать. Но вместо этого вдруг: «Бегом! На рубеж!»

Мы побежали, сохраняя подобие строя, на поле за окраиной городка, где нас уложили в линию по двое, метрах в пятидесяти друг от друга. Я в паре с Тимуром. Мы тут же заснули. Проснулись от шума подъехавшего грузовика, часов в восемь, когда солнце уже поднялось. На грузовике нам привезли патроны. Так мы узнали, что началась война. Мы продолжали лежать в цепи, теперь уже зная зачем — на случай воздушного десанта немцев.

Было уже не до сна, мы возбужденно разговаривали, и главным нашим опасением было то, что война закончится (конечно, нашей победой) еще до того, как мы окончим летную школу и попадем на фронт. Потом в 12 часов дня в городке у «тарелки» (громкоговорителя радиотрансляции) слушали речь Молотова. Нарастало чувство тревоги, стали ощущать опасность, нависшую над страной, все-таки еще не понимая всей ее глубины.

Больше мы в казарме не ночевали, нас перевели на один из аэродромов школы, там мы летали, там нас и кормили, и там же мы спали под крыльями самолетов на охапках сена. Каждую ночь наблюдали лучи прожекторов над Севастополем и видели иногда сверкавшие в них точки самолетов, слышали выстрелы зенитных орудий и разрывы бомб, а потом и незнакомый гул самолетов, уходящих над нами после левого разворота на обратный курс. Можно было разглядеть их неясные силуэты на фоне южного звездного неба. Днем, севернее нас, проходили другие самолеты — наши бомбардировщики ДБ-3, взлетавшие с крымского

аэродрома Сарабузы. Они шли на Констанцу. Через некоторое время ДБ-3 возвращались, но «девятки» были уже не полные…

Первая жертва войны в летной школе: инструктор не остановился при окрике часового, и тот выстрелил…

Еще в начале июня инструктор Коршунов сделал запись в наших рабочих книжках: «готов к самостоятельному вылету на самолете И-16». И повторилась та же история, когда готовились к вылету на У-2 и УТ-2. Два или три начальника выполнили с нами контрольные полеты, сделали аналогичные записи в книжках, но… самостоятельно не выпускали. Не знаю, сколько бы это еще тянулось, но 22 июня все изменилось. На следующий же день, после двух контрольных полетов нас выпустили самостоятельно на И-16. С этого момента мы считались летчиками, согласно традиции могли отпустить волосы до двух сантиметров и нашить на рукав «ворону» — летную эмблему, которой курсанты очень гордились (мы, правда, уже нашивали ее на те несколько дней, что были в отпуске в Москве, — надо же было пофасонить!).

В один из дней при полете на И-16 произошел первый из целой цепочки случаев в течение моей летной жизни, когда были причины для происшествия с серьезными последствиями, вплоть до фатальных, но мне везло, и все обходилось.

Самолет И-16, в отличие от У-2 и УТ-2, имел колесные тормоза, которые включались педальками, находящимися под носками сапог на педалях руля направления. Однажды, выполнив посадку, я собирался начать тормозить, но в последнюю секунду решил, что не стоит, так как сел с недолетом до посадочного «Т». Закончив пробег, дал газ и нажал левый тормоз, чтобы срулить в сторону, как вдруг самолет рывком развернулся. Убрал газ, самолет остановился. Как выяснилось, лопнула тормозная колодка и заклинила колесо. Затормози я на пробеге, когда скорость была большая, наверняка был бы «кульбит», а тогда все могло и закончиться…

А первым случаем везения в моей жизни можно считать эпизод из времени младенчества. Как рассказывали мне родители, в Ростове, когда мне было немного больше года, я заболел дизентерией (или диспепсией?) и уже умирал. Отец говорил, что на меня было страшно смотреть — кости и кожа, казалось, что вот-вот начнется агония. Старый детский врач, профессор, лечивший меня, второй день не приходил к нам. Мама позвонила отцу на работу и, плача от отчаяния, сказала ему об этом. Отец по телефону попросил доктора приехать к нему на работу и послал за ним машину. Он спросил врача, почему тот не приходит. Врач ответил откровенно, что, имея многих тяжело больных детей на руках, которым еще можно помочь, он не может

тратить время на безнадежного ребенка, хотя бы и сына секретаря бюро ЦК партии. Отец согласился с его доводом, но маме ничего не сказал. После разговора с доктором отец потерял всякую надежду на выздоровление сына, но попросил своего секретаря Ефимова (он потом работал с отцом и в Москве) для успокоения мамы найти какого-нибудь другого врача, а также помочь маме с похоронами, так как вечером он должен был ехать в Москву на Пленум ЦК.

Идя с работы пешком домой, он случайно встретил на улице своего школьного товарища Саркисяна. Узнав о беде, Саркисян сказал, что приведет своего знакомого молодого врача. На следующий день пришел этот врач, по фамилии Осиновский. Он сказал маме, что попытается спасти ребенка, только она должна точно выполнять его предписания.

Находясь в Москве, отец ничего не мог узнать — междугородной телефонной связи тогда не было. Каково же было его радостное удивление, когда по приезде, открыв дверь квартиры, он услышал плач ребенка! А до этого, по словам мамы, я был настолько слаб, что уже и плакать не мог. А если бы отец не встретил тогда своего школьного товарища?..

В первых числах июля курсантам объявили об эвакуации в городок Красный Кут в районе Саратова. Грузились в эшелон ночью. Мне пришлось стоять в карауле на станции. Шел мелкий дождь, шинель моя промокла насквозь, и я сушил ее потом в поезде всю дорогу. Ехали в двухосных товарных («телячьих») вагонах почти пять суток. На двухэтажных нарах располагалось по семь человек, и было так тесно, что троим или четверым надо было лежать обязательно на боку. Кормили на станциях один или два раза в день. Последний раз пообедали в вокзальной столовой на третьи сутки. Потом нам раздали консервы, хлеб, и больше не было ничего. На станциях бегали за кипятком. Незадолго до 22-го я получил из дома посылку, и мы ее с товарищами тогда же опустошили, но у меня оставалась банка сгущенного молока. Я выдавал курсантам в нашем вагоне по ложке сгущенки на кружку кипятка. Хватило, кажется, каждому на две кружки.

Мы проехали Саратов и прибыли в Красный Кут. Это была Автономная Республика немцев Поволжья. Но вскоре, в августе, она была ликвидирована. Мы слышали рассказы о повальном выселении немецких семей, при этом добавлялось, конечно, об их «неблагонадежности». Например, о том, как одна старушка якобы говорила: «Вот придет Адольф, он вам покажет!»

Городок, насколько я помню, был скорее большим селом. Летная школа расположилась за окраиной в казармах барачного типа с двухэтажными деревянными койками. Когда мы услышали

еще на Каче о Красном Куте, кто-то сказал, что «Кут» означает «куст», и я решил, что там много растительности, может быть, даже лес, по которому в степях вокруг Качи я уже соскучился. Но и здесь была степь, растительности, кроме высохшей травы, почти не было, а пыли очень много.

Однако недалеко от аэродрома протекала речушка, и там, где она образовывала излучину, была лужайка с березами и густой, мягкой травой — прямо-таки оазис! В редкие свободные минуты я любил приходить сюда и лежать в траве, читая или смотря на листву берез на фоне ясного голубого неба с проплывающими легкими облаками. Этот образ и связанное с ним ощущение покоя остались в моей памяти.

Однажды в конце июля, в одно из воскресений, когда я лежал там в траве и читал книгу, прибежал кто-то из товарищей и сообщил, что приехал мой брат Володя. Это была совершенно неожиданная для меня весть — Володя закончил девятый класс, ему только что исполнилось семнадцать лет — еще год до армии. Но оказывается, он настоял на поступлении в летную школу, и родители согласились. С ним вместе приехал и брат Володи Ярославского (его имя было Фрунзе, а звали все Фрунзик), а также один из сотрудников охраны моего отца, Николай Ткаченко, тоже захотевший стать летчиком. Немногим более месяца — до нашего отъезда в первых числах сентября — мы с братом пробыли в летной школе вместе.

В начале августа в Красный Кут на самолетах Як-1 прилетели два инспектора ВВС, одним из них был Василий Сталин.

Мы с восторгом осматривали новейшие советские истребители, по внешнему виду, отделке и по приборам казавшиеся нам, в сравнении с нашими потрепанными И-16, верхом совершенства. Кабина тоже была более удобной и «культурной». Как я позже не раз имел возможность убедиться, фирма Яковлева по части интерьера всегда отличалась в лучшую сторону. Но особенно мне понравилось, что на Як-1 были технические новшества: был применен сжатый воздух, которым запускался мотор, убиралось и выпускалось шасси — не надо было крутить рукоятку, как на И-16 (43 оборота!). Колеса тормозились тоже сжатым воздухом. Мотор имел автомат наддува, так что газ на взлете можно было давать до упора, а не на слух, как приходилось делать на И-16, чтобы не перенапрячь мотор.

Вася был уже в звании капитана, хотя прошло менее полутора лет, как он окончил летную школу в звании лейтенанта. Инспекторы наблюдали за нашими полетами и что-то говорили инструктору, который заметно волновался. Но, как выяснилось,

впечатление было благоприятным, несмотря на неудачу Тимки. Очень стараясь посадить И-16 классически, поближе к «Т», он закрыл капотом мотора финишный флажок на ВПП, служивший ориентиром для выдерживания направления, и, пытаясь его потом увидеть, слегка отвернул нос самолета, но остановить начавшийся разворот Тима уже не смог. Самолет резко развернулся. Обошлось без поломки, но Тимур очень переживал.

Нашей группе дали расширенную летную программу, добавив полеты строем и стрельбу из кинопулемета по воздушной цели, которые в обычную программу не входили.

В конце августа 1941 года подошло время окончания школы. Экзамен в полете на УТИ-4 принимал помначшколы по летной части майор Сидоров. Кроме двоих, все получили пятерки и были отмечены в приказе благодарностью, а Володя Ярославский и я еще и денежной премией (копия приказа есть в моем личном деле). Тимка не получил премии из-за двух взысканий, которые он имел в процессе учебы.

Нам присвоили звание лейтенантов. Тут придется сделать некоторые пояснения. Когда мы уже были в летной школе, в конце 40-го года, был очередной выпуск курсантов одной эскадрильи. Они, как и все выпускники до них, получили звания лейтенантов и синюю командирскую форму с портупеей, белой рубашкой и черным галстуком. Однако в это время вышло решение выпускать летчиков из летных школ в звании сержанта. Когда выпускники, оставленные в школе в качестве инструкторов (в том числе и Миша Доценко, мой знакомый по Москве), вернулись из отпуска, который полагался после окончания школы, они узнали, что приказ о присвоении им офицерских званий отменен (пишу по-современному, но тогда наши командиры еще офицерами не назывались), они теперь сержанты. Пришлось переделать петлицы, хотя форму им оставили.

Все считали, что это одно из нововведений недавно назначенного наркомом Тимошенко, заменившего любимого многими Ворошилова, и его за это ругали. В нашей авиации летчик — командир экипажа — всегда раньше был офицерской категорией. Когда я позже рассказал об этом отцу, он мне объяснил, что это была идея Сталина, узнавшего, что в германской авиации были летчики — унтер-офицеры и фельдфебели, а Тимошенко даже пытался возражать. В войсках же все были уверены, что, знай Сталин заранее о приказе Тимошенко, он бы не допустил этого — летчики, как считалось, были его любимцами… В 1942 году это положение все-таки отменили и стали выпускать из летных школ в офицерском звании (хотя инструктора еще некоторое время оставались

сержантами).

Но нам присвоили звания лейтенантов. Ясно было, что это дело рук Василия Сталина, а «обосновал» он это расширенной программой обучения и отличными нашими успехами. Конечно, было приятно получить офицерское звание, но я все же ощущал неловкость и говорил, что хотя бы уж присвоили звание младшего лейтенанта. Синей формы мы уже не получили — война.

Мне и Тимуру предложили остаться в школе в качестве инструкторов. Как правило, в каждой летной группе более успешно оканчивающим обучение курсантам делается такое предложение, а часто даже не спрашивают их желания. Так всегда пополняется инструкторский состав. Но нас спросили, и мы отказались.

Перед отъездом нас принял и напутствовал назначенный после Туржанского новый начальник школы генерал-лейтенант С. П. Денисов, известный летчик, участник войны в Испании, на Халхин-Голе и в Финляндии, один из первых дважды Героев Советского Союза.

Мы должны были явиться за назначением в Управление кадров ВВС в Москве. Когда в начале сентября мы ехали в поезде, я вдруг увидел в окне летящий вдоль поезда на бреющем полете истребитель и закричал: «Смотрите, МиГ! МиГ!» Тимка на меня укоризненно посмотрел, и мне стало неловко своей восторженности.

Тимур Фрунзе, Володя Ярославский и я были назначены в 16-й истребительный полк, стоявший в Люберцах. Это был «парадный» полк — до войны он всегда участвовал в пролетах над Красной площадью в дни праздников, 7 Ноября и 1 Мая. Не забуду ощущения, когда мы, одетые в кожаные «регланы», впервые вошли в летную столовую и сели за столик рядом с настоящими летчиками. Неужели мы уже тоже летчики?

Полк летал на самолетах МиГ-3 и И-16, но не «пятого типа», на котором мы летали в летной школе, а «двадцать четвертого», на нем стоял мотор М-63 вместо М-25, к двум пулеметам ШКАС добавились две пушки ШВАК, и было еще несколько отличий. Так что нам предстояло, как говорят в авиации, переучивание. Но опять вмешался Вася. Он решил сам нас переучить на современный самолет Як-1 и забрал из полка в Москву на Центральный аэродром им. М. В. Фрунзе, где стояли самолеты инспекции ВВС. В первый же день он сделал с нами по два полета на двухместном Як-7В. Самолет мне очень понравился. После излишне чувствительного и верткого И-16 особенно ощущалось, что «як» устойчив и прост в пилотировании, в том числе на взлете и посадке. Удобно в кабине и меньше шума от мотора. Намного

лучше обзор вперед, так как мотор водяного охлаждения имел меньший «лоб», чем звездообразный мотор воздушного охлаждения на И-16.

На второй день на аэродроме Вася сразу же меня спросил: «Полетишь один?» Я, можно сказать, опешил, но виду не подал. Для меня, вчерашнего курсанта, было странно — после всего лишь двух провозных выпустить самостоятельно, да еще без контрольного полета в день вылета! В школе, даже когда курсант уверенно летает самостоятельно, каждый летный день начинается с контрольного полета с инструктором. А тут еще и впервые на новом типе самолета! Я, конечно, ответил, что полечу, хотя и был взволнован. Сделал два полета по кругу. Все прошло нормально. Тимур и Володя тоже хорошо слетали.

На следующий день, когда мы вдвоем с Василием ехали в машине на аэродром, он, сидя за рулем, давал мне задание на полет в зону (то есть на тренировку в выполнении фигур пилотажа). Назвал скорость, на которой следовало выполнять глубокие виражи, и мне послышалось 250 км/ч. На И-16 требовалась скорость 240, и хотя «як» более скоростной самолет, я подумал, что, благодаря его устойчивости, 250 км/ч, очевидно, достаточно, и не переспросил. Выполняя вираж, я почувствовал, что самолет покачивается и близок к сваливанию — скорость была явно мала. Увеличил ее до 300 и выполнил все заданные виражи. На земле Вася меня грубо обругал (это он умел!). Оказалось, я ослышался — надо было держать 350 км/ч. Мне потом рассказали, что, видя с земли, как я покачиваюсь на малой скорости, Вася ругался матом и кричал мне, как будто я могу услышать. Радиостанции на самолете не было. Я еще раз добрым словом вспомнил своего инструктора: он научил меня чувствовать грань, за которой происходит сваливание самолета на крыло.

Однако сорваться в штопор мне все-таки довелось. Выполняя один из следующих полетов в зону, я решил сделать петлю. Уже перевалив за вертикаль, посмотрел на указатель скорости и увидел, что она быстро уменьшается. Мне показалось, что скорости не хватит, я дал педаль и ручку влево, чтобы разворотом привести самолет к горизонту, а он вошел в штопор. Так и должно было произойти — я допустил грубую ошибку — отклонение руля направления создало скольжение, способствующее срыву. Даже если скорость мала, надо было продолжать петлю, не допуская выхода на чрезмерный угол атаки. А на самом деле темп падения скорости был вполне нормальным. Но ведь это была моя первая в жизни петля!

Дело в том, что незадолго до войны в авиации запретили

выполнение фигур высшего пилотажа «в связи с высокой аварийностью». Поэтому нас в летной школе этим фигурам не обучали — мы выполняли только виражи, спирали, боевые развороты и, кажется, петли. Летчики в строевых частях фигур сложного и высшего пилотажа тоже не выполняли (разве что тайком). Это было ошибочное решение, отрицательно сказавшееся на подготовленности наших молодых летчиков в начале войны. Освоение фигур высшего пилотажа повышает мастерство летчика, формирует у него чувство самолета и способность ориентироваться при любом его положении. В конечном счете это повышает безопасность полета, не говоря уже о том, что свободное владение самолетом в пространстве необходимо в воздушном бою.

К сожалению, подобные решения, исходящие из принципа «как бы чего не вышло», в нашей авиации повторялись неоднократно. Так было в 1950 году, когда командование ВВС запретило в строевых частях выполнение штопора на самолетах типа МиГ-15 (об этом я расскажу позже). В 70-х годах были запрещены фигуры сложного пилотажа на штурмовике Су-24, и некоторое время был ограничен пилотаж даже на МиГ-23.

Вернусь в прошлое. После трех дней полетов Василий вдруг объявил, что он не сможет нас больше тренировать и мы должны улететь в 8-й запасной авиаполк, находящийся в поселке Багай-Барановка севернее Саратова. Он собрался в командировку на Саратовский авиационный завод на самолете инспекции ВВС, американском Си-47 (аналог нашего лицензионного Ли-2, но с более мощными моторами), и взял нас с собой. Это было за два дня до 16 октября, известного как «драпдень» в Москве, о котором я еще расскажу.

«По дороге» мы залетели в Куйбышев, где жили в эвакуации наши родные. Когда зашли в подъезд дома, отведенного для И. В. Сталина (он там никогда не был, а жили его дочь Светлана и жена Василия, Галя), охранник поздравил Васю с сыном, родившимся в этот день, 14 октября. Сейчас он — Александр Бурдонский, режиссер Центрального театра Российской армии, взявший фамилию своей матери. В 2001 году я его поздравил с шестидесятилетием, а потом был на премьере поставленного им спектакля.

Мы прилетели в Саратов и проехали вместе с Василием на завод, который выпускал самолеты Як-1. Вечером зашли к эвакуированной из Москвы знакомой Васи по школе Нине Орловой, второй жене кинооператора Романа Кармена. Мне запомнилась обстановка, наверное, типичная для жизни эвакуированных, — отгороженный простыней угол, маленький

ребенок в кровати, висящие мокрые пеленки. Не произвела впечатления в этих условиях и Нина, и, только увидев ее позже в Москве, я понял, что она действительно, как говорили, одна из первых московских красавиц.

8-й запасной истребительный авиаполк, куда мы прилетели, занимался подготовкой летчиков на самолетах типа «як» для пополнения полков, прилетавших с фронта. Они получали здесь и новые самолеты. Когда мы заканчивали подготовку, готовился к отправке на фронт 163-й истребительный полк. Мы попросили, чтобы нас назначили в этот полк, но нам сказали, что получим назначение в Москве.

Мы жили в большой длинной землянке или, вернее, углубленном наполовину в землю бараке, где помещалось около двухсот человек, располагавшихся в основном на двухэтажных деревянных нарах, а в конце барака было около десятка железных коек, где нас и устроили. Здесь, когда мы со всеми проходили санпропускник, я впервые увидел платяных вшей.

Запомнилось, как мы, стоя в землянке у репродуктора, слушали речь Сталина на торжественном заседании на станции метро «Маяковская» 6 ноября 1941 года. Тимур, который знал и любил русскую историю, очень был рад, что Сталин упомянул Александра Невского, Суворова и Кутузова: «Наконец-то вспомнили историю России!»

Закончив переучивание, мы получили предписание прибыть в Москву в Управление кадров ВВС. Решили добираться через Куйбышев — навестить своих эвакуированных туда родных, да и улететь оттуда в Москву легче. Прилетевший накануне старый тяжелый бомбардировщик ТБ-3 улетал с какими-то пассажирами в Сызрань. Все-таки ближе к Куйбышеву, и мы к ним присоединились. Полет был не из приятных: пассажиры помещались внутри голого металлического дребезжащего фюзеляжа, как сельди в бочке, ни одного окошка, и было совершенно непонятно, как и куда мы летим. Хорошо, что недолго. Из Сызрани дальше в Куйбышев решили ехать поездом, но в последний момент я узнал, что готовится к вылету в Куйбышев какой-то У-2. Оказалось, что, кроме пожилого летчика, в задней кабине летит девушка-летчица. Убедившись, что друзья не будут в обиде, уговорил летчиков взять меня, и мы с девушкой, оба в меховых комбинезонах, втиснулись вдвоем, обнявшись (иначе не поместиться), в одноместную заднюю кабину. Тимка и Володя добрались до Куйбышева только на следующий день.

Нашу семью (маму и троих моих братьев), эвакуированную сюда в октябре, поселили на втором этаже небольшого особняка в переулке недалеко от драматического театра. На первом этаже

жил «всесоюзный староста» Михаил Иванович Калинин. Условия, конечно, несравнимы с теми, что у Нины Кармен в Саратове.

Мама рассказала, что отец все время находится в Москве, только в двадцатых числах октября он приезжал вместе с Молотовым на четыре дня в Куйбышев для проверки работы эвакуированного сюда Совнаркома и снова уехал.

Через день после моего приезда в Куйбышев, 15 декабря, находившийся там К. Е. Ворошилов улетал в Москву. Он взял на свой самолет Тимура, Володю и меня. Летела в Москву также и моя мама. На следующий день в Управлении кадров мы получили назначения в боевые авиаполки. Володя Ярославский поехал в Клин, Тима Фрунзе — в Монино, а я попал в 11-й истребительный авиаполк, стоявший на Центральном аэродроме в Москве. Уже одиннадцать дней шло наступление наших войск, гнавших немцев от столицы.

Глава 6
Тимур, Володя, Леонид

11-й авиаполк 6-го истребительного авиационного корпуса ПВО в критические дни обороны Москвы, когда немцы дошли почти до Химок, занимался несвойственным для истребительной авиации ПВО делом — штурмовками наземных войск. Самолеты Як-1, которыми был вооружен полк, для этого не были приспособлены — хотя за спиной летчика была бронеспинка, спереди брони не было, если не считать небольшого бронестекла в козырьке фонаря кабины. Вооружение для действий по наземным войскам было недостаточным, но его усилили — установили под крыльями шесть балок для РСов — реактивных снарядов типа наземных «катюш», но малого калибра.

Командиром полка был майор Н. Г. Кухаренко, а комиссаром майор Вакуленко, часто летавший в качестве командира группы.

Можно представить, насколько близко к Москве подошли немецкие войска, если полет на штурмовку с Центрального аэродрома (Ходынка) занимал от взлета до посадки 17–18 минут! Такой же «работой» занимался и другой базировавшийся на этом аэродроме истребительный авиаполк, получивший за оборону Москвы наименование 12-го гвардейского. Позже мне довелось в нем служить.

При штурмовках 11-й полк нес большие потери. 14 декабря лейтенант Венедикт Ковалев, будучи подбит во время штурмовки, направил свой горящий самолет на немецкую зенитную батарею (4 марта 1942 года ему посмертно присвоили звание Героя Советского Союза). Мне рассказали также о не вернувшихся два дня назад после штурмовки летчиках В. Головатом и В. Миккельмане. Особенно тепло и с печалью говорили о смелом летчике и хорошем товарище Миккельмане. А Головатый уже дважды был сбит и возвращался в полк, и вот опять… Но через три или четыре дня, уже при мне, Головатый снова вернулся!

В составе 11-го полка осталось, кажется, только двенадцать летчиков и восемь самолетов. Для боевых вылетов использовали даже учебно-тренировочный Як-7В («вывозной»), установив в передней кабине бронеспинку. В первую военную зиму снежный покров на аэродромах еще не укатывали, поэтому колеса на самолетах были заменены на лыжи, при уборке шасси прижимавшиеся к крылу. Самолеты к зиме были покрашены для маскировки белой краской. В это время в полк из эскадрильи инспекции передали новый Як-1, его закрепили за мной. Он был

обычного зеленого цвета — не успели перекрасить, и это позже сыграло некоторую роль в моей судьбе.

Мы жили в двухэтажном доме (бывшей казарме) на Ленинградском проспекте, напротив Петровского дворца — он и сейчас там стоит. Светлое время дня проводили в землянке или у стоянки самолетов. Кормили нас в столовой академии Жуковского в Петровском дворце, ходить туда было далековато, поэтому днем, пока летали или были в готовности на вылет, мы не обедали, а с наступлением темноты (дни были короткие) шли в столовую и ели с небольшим интервалом обед и ужин. Командир эскадрильи Степан Верблюдов раздавал летчикам талоны на «100 грамм» (фронтовой суточный паек водки). Почему-то всем доставалось по два, а то и по три талона.

Общение с боевыми летчиками, которых я уважал и даже восхищался ими и которые не прочь были выпить, не пристрастило меня к спиртному — в течение всей жизни я этим не увлекался. Никогда и не курил, также как и мои братья. В нашем доме вообще никто не увлекался спиртным и не курил. Отец пил за воскресным обедом или ужином только сухое или полусладкое вино (особенно он любил «Лыхны» и «Псоу»), часто даже разбавленное водой. В молодости он до 23 лет не знал ни водки, ни коньяка. Даже виноградное вино отведал всего два раза — когда исполнилось 20 лет и еще через год.

Как он говорил, на ночных ужинах у Сталина ему приходилось употреблять крепкие напитки, но он старался пить как можно меньше. Когда он ехал туда, то всегда переживал, что придется выпить больше, чем ему бы хотелось. Хотя Сталин сам предпочитал полусладкие вина или шампанское, но другим навязывал коньяк или водку. Отец рассказывал, что как-то, вынужденный под нажимом хозяина выпить целый бокал коньяка, он вышел из столовой в находящуюся рядом маленькую комнату с умывальником и диваном. Он освежился водой, поспал некоторое время на диване и вернулся к столу посвежевшим. Так ему удалось делать еще на двух-трех ужинах, пока эту его хитрость не обнаружил Берия, который тут же выдал его. Как рассказал отец, Сталин подошел к нему и медленно, со злостью сказал: «Ты что, хочешь быть умнее всех? Можешь потом сильно пожалеть…»

Курить отец бросил, когда понял, что ему, перенесшему туберкулез, табак вредит, да и не хотел, я думаю, подавать плохой пример подраставшим детям. Мама, будучи уверена, что мы не начнем курить, вкладывала в посылавшиеся нам с оказией фронтовые посылки папиросы, «чтобы угощать товарищей».

Оставшиеся летчики полка были «ветеранами» — они участвовали в отражении первого налета немецкой авиации на

Москву 22 июля 1941 года, и многие были с орденами. Мой командир звена Владимир Лапочкин имел за этот бой орден Красного Знамени, а Сергей Куцевал — орден Ленина.

Полеты на штурмовку к этому времени прекратились, немцы отступили за Волоколамск. Теперь мы летали на прикрытие конницы Доватора, действовавшей в тылу у немцев, но погода была плохая, облачная и, кроме обстрела нас зенитками (я видел однажды несколько «шапок» разрывов метрах в двухстах за хвостом моего самолета — значит, разорвались они совсем рядом), никаких событий не происходило. Однажды после взлета шестерки наших самолетов аэродром и весь район закрыло сильным снегопадом. По команде ведущего мы по одному стали заходить на посадку. С высоты около 50 метров было видно землю под собой и вперед только метров на 300–400. Это очень сложные условия, тем более для молодого, неопытного летчика, каким я был тогда (мой общий налет был тогда менее ста часов!). Оказавшись в районе Беговой улицы, я увидел здание ипподрома и, ориентируясь по нему и знакомым улицам, вышел на аэродром. Увидел посадочное «Т», но шел к нему под углом, наискосок. Пришла в голову удачная мысль — выпустил закрылки и, выполнив вираж на высоте 30–40 метров над полем аэродрома, снова увидел «Т», но уже смог сесть по правильному направлению. Оказалось, что, кроме командира и меня, все сели под разными углами поперек аэродрома. За эту посадку я получил первую свою благодарность в строевом полку.

Еще случай. Собираясь выпустить шасси перед посадкой, я увидел по манометру, что мало давление воздуха в баллоне, и решил, что не стоит создавать противодавление, то есть кратковременно поставить кран на уборку и затем на выпуск, как полагалось для предотвращения ударного выхода стойки шасси в выпущенное положение. Поставил кран сразу на выпуск и услышал более сильный звук, чем обычно. «Солдатики» — штырьки, связанные со стойками шасси, вышли из плоскости крыла — значит, шасси выпустились, — но зеленая лампочка левой стойки почему-то не загорелась. После приземления самолет плавно опустился на законцовку левого крыла и развернулся на 90°. Оказалось, что, несмотря на малое давление в баллоне, произошел удар, и подкос левой стойки шасси разорвался пополам (наверное, все же был дефект металла). Зеленая лампочка потому и не горела, что стойка шасси свободно болталась, и при посадке она сложилась. Благодаря снегу, крыло не повредилось, погнулись только балки подвески реактивных снарядов.

В своей летной жизни я в полете обычно старался

анализировать ситуацию и принимать решение в зависимости от нее — не нравилось действовать бездумно по инструкции. В данном случае это меня подвело, но в дальнейшем часто и выручало, хотя с точки зрения ответственности такой подход чреват неприятностями. Мне хочется здесь привести известную выдержку из Циркуляра Морского технического комитета России 1910 года, которую я прочитал, уже став испытателем:

«Никакая инструкция не может перечислить всех обязанностей должностного лица, предусмотреть все отдельные случаи и дать вперед соответствующие указания, а потому господа инженеры должны проявлять инициативу и, руководствуясь знаниями своей специальности и пользой дела, прилагать все усилия для оправдания своего назначения».

16 января 1942 года нашу пару, командира звена Лапочкина и меня, подняли по тревоге в воздух: на подходе к Истре обнаружен Ю-88, очевидно, разведчик. Это был мой тринадцатый вылет на боевое задание. Когда мы пришли в район Истры, самолета противника уже не было. Командир знаками показал мне, чтобы я вышел вперед и выполнял роль ведущего при дальнейшем патрулировании. У меня было приподнятое настроение, близкое к эйфории, — я чувствовал себя настоящим боевым летчиком, мне было море по колено! Наученный тем, что потом произошло, я выработал для себя правило, которому стараюсь всю жизнь следовать — как только чувствую необычную приподнятость, особенно в сложных делах, мысленно одергиваю себя и говорю: «Повнимательней!» Думаю, что это меня оберегало от самоуверенности и помогало избегать опасных ситуаций.

Я увидел впереди слева три истребителя, идущие навстречу. Когда они оказались слева и выше, сделал боевой разворот (то есть на 180° с набором высоты) и вышел метров на семьсот сзади них, но тут же понял, что это «яки», и начал отворачивать вправо, продолжая за ними наблюдать. Вдруг левый ведомый энергично развернулся влево и зашел мне в хвост. Я ввел самолет в вираж с максимальным креном. Глядя назад, я видел, что белый «як» с красными звездами «сидит на хвосте» вплотную, метрах в пятидесяти. Вираж я выполнял предельный, с максимальной перегрузкой, поэтому с однотипного самолета, имеющего такие же возможности, попасть в мой самолет было нельзя. Сделав два или три виража, я решил из него выйти, так как самолет был явно свой. Как только вывел из крена, увидел слева не более чем на метр от кабины зеленые струи трассирующих пуль. Сжался, прячась за бронеспинкой кресла, покачал крыльями, давая знать, что я свой, и переворотом ушел вниз. Выйдя в горизонтальный полет, увидел, что фанерная обшивка крыла у самого фюзеляжа,

где находится бензобак, кусками выломана и оттуда вырываются языки пламени. Если бы очередь попала в фюзеляж, бронеспинка меня бы не спасла, так как летчик стрелял, кроме пулеметов, также из пушки. Опять везение.

У меня не возникло даже мысли о прыжке с парашютом, хотя это было бы более правильным решением. Быстро снизился и стал садиться, не выпуская шасси, на покрытое снегом поле. К этому моменту огонь был уже и в кабине — очевидно, горящий бензин протек из крыла в фюзеляж. Левой рукой защищал от огня лицо, правая была на ручке управления. На мне был меховой комбинезон, кожаный шлем и очки, спасшие мне глаза, но на руках были шерстяные перчатки, которые просто горели. Вспомнилось, что перед вылетом я раздумывал, какие перчатки надеть, и отложил в сторону кожаные на меху перчатки с большими крагами, которые нам тогда выдавали. Как я об этом потом пожалел — они бы защитили не только руки, но и лицо. К моменту выравнивания на посадке огонь был уже очень сильным, смутно помню, что кричал от боли. Следующее, что выплывает из памяти, — самолет на земле, я поднимаюсь в кабине и стаскиваю с себя ремешок горящего целлулоидного планшета. Опять провал в памяти, — и я уже на снегу метрах в семи от горящего самолета. Подумал — сейчас начнут рваться снаряды боекомплекта, и отползал, чувствуя сильную боль в коленях. Решил, что ранен, но потом оказалось, что у меня сломана правая нога в области колена — видимо, вылезая через борт кабины, я упал коленом на крыло, — а также обожжено лицо, кисти рук и левое колено (штанина комбинезона в этом месте просто сгорела).

Низко надо мной прошел «як», — мой ведущий, Лапочкин. Я помахал ему рукой, показывая, что жив. Красочная картина — зеленый самолет, охваченный ярким пламенем, на белом снегу… Я отполз на руках еще пару метров, и начали рваться снаряды. Подошли на лыжах три подростка лет десяти-двенадцати, подложили под меня несколько лыж и потащили к проходящей недалеко дороге. Там меня кто-то уложил на розвальни, запряженные лошадью. Мороз был сильный, обожженное лицо и руки стали обмерзать, кто-то надел мне варежки и закрыл лицо шапкой. Сутки я пробыл в полевом госпитале, находившемся в каком-то старинном здании на окраине города Истры (кажется, это был дом отдыха). Ожоги оказались сильными — третьей, а местами четвертой степени и мучительно болели. Медсестра мазала их раствором марганцовки, боли проходили, но вскоре я снова начинал стонать. Госпиталь был переполнен, раненые лежали в холле и на площадках лестницы, стоны раздавались

отовсюду.

На следующий день из Москвы пришла «санитарка» с секретарем моего отца Александром Владимировичем Барабановым, знавшим меня с детства. Меня отвезли в Кремлевскую больницу на улице Грановского, где я пролежал около двух месяцев. На лице ниже глаз была толстая черная корка с отверстием между губами, через него и кормили с помощью поилки. Наблюдавший меня профессор А. Н. Бакулев пинцетом снимал слои корочки, уверяя, что следов не останется. А позже, когда действительно на лице почти не осталось следов, Александр Николаевич признался, что только успокаивал меня и маму, а на самом деле ожидал, что будут рубцы, такие же, как остались у меня на кистях рук и на колене.

Сбил меня летчик 562-го полка (в нем служил Володя Ярославский, он мне и рассказал) младший лейтенант Михаил Родионов. На аэродроме после посадки он сказал: «Кажется, я своего сбил» — и добавил: «А что он мне в хвост полез?..» Видимо, был разгорячен боевым полетом, и его еще сбило с толку, что у меня самолет зеленого цвета, а не белый. И все-таки непонятно — я ведь стал уже отворачивать от их группы, когда он зашел мне в хвост, и потом я сам вывел из виража, то есть перестал обороняться. Как мне потом рассказали, в связи с этим был выпущен приказ (а уже в наше время я его прочитал), которым предписывалось Родионова отдать под суд, а «степень вины лейтенанта Микояна определить после его излечения». Насколько я знаю, его не судили, и со мной никто не разбирался. Хотя не так давно известный летчик, участник войны в Испании, как и Отечественной, тогда еще подполковник, а после войны генерал Михаил Нестерович Якушин рассказал мне о том, что был у меня в больнице (хотя я этого не помнил), для того, чтобы уточнить детали этого случая для подготовки приказа (он тогда был заместителем командира 6-го авиакорпуса, в который входил наш полк).

3 июня 1942 года Родионов погиб — таранил Ю-88 в крыло, но тот продолжал лететь, и тогда он таранил вторично в фюзеляж. «Юнкерс» упал, а Родионов при посадке с убранным шасси в поле угодил на противотанковые укрепления. Ему посмертно присвоили звание Героя Советского Союза. Я его так и не увидел.

В больнице каждый день подолгу бывала мама, помогала сестрам, два раза приходил отец. В феврале пришли Василий Сталин и мой брат Володя, который только что приехал из летной школы. Увидев у Васи на петлицах четыре «шпалы», я спросил: «Это что за частокол?» — он стал уже полковником, хотя еще в

октябре был капитаном, а в ноябре майором. Звание подполковника он перескочил. (Генеральское звание ему присвоили после войны, в 1946 году; тем же постановлением правительства, что и моему дяде, Артему Ивановичу.)

На пятый или на шестой день меня навестил Ворошилов. В разговоре я спросил его, пишет ли Тимур. Климент Ефремович ответил: «Пишет, пишет…» — и, как я потом вспомнил, отвел взгляд. Позже я узнал, что он только что вернулся из Крестцов в районе Новгорода, где хоронили Тимура, сбитого 19 января (поэтому, наверное, он ко мне и пришел). Тимур немного не дожил до своего девятнадцатилетия. А о его гибели мне сказал Юра Темкин, товарищ по летной группе, навестивший меня через неделю.

Полк Тимура должен был перелететь на Северо-Западный фронт под Старую Руссу, его же хотели перевести в другой полк, остававшийся под Москвой. Он обратился к Ворошилову, и тот распорядился оставить Тимура в его полку. Тимка рассказал мне об этом, позвонив по телефону в ночь под Новый, 1942 год (нас обоих отпустили домой). Это был наш последний разговор.

Как я узнал позже, Тимур в паре с командиром звена лейтенантом Шутовым атаковали и сбили самолет-корректировщик «Хеншель-126», потом появились «мессершмиты». Удалось сбить одного из них, но самолет Шутова был подбит, и Тимур остался один. Бывший одно время начальником штаба 32-го гвардейского полка майор Простосердов (после войны — генерал) случайно был очевидцем окончания этого боя и рассказал мне, что увидел идущий на малой высоте «як», который вяло покачивался, а за ним шли два «мессера». Один из них дал очередь, «як» «клюнул» и ударился в землю. Простосердов подбежал к обломкам, вынул из нагрудного кармана погибшего летчика комсомольский билет и узнал, что это был Тимур Фрунзе.

Зная характер Тимура, я уверен, что он уже был тяжело ранен, иначе он не вел бы себя в эти последние минуты пассивно.

В 50-х годах Тимура перезахоронили на Новодевичьем кладбище в Москве. Недалеко от него находится бывший Теплый переулок, переименованный в улицу Тимура Фрунзе, и там школа, в которой хранили память о нем и ежегодно в день его рождения, 5 апреля, проводили встречи со школьниками 5–6-х классов (с 1994 года встреч уже не было). Я всегда приходил на эти встречи, где бывали его одноклассники, однополчане, некоторые его родственники и рассказывали о Тимуре.

В Тимуре сочетались очень разные черты — с одной стороны, это был типичный «мальчик из порядочной семьи», с другой, —

обыкновенный проказливый парень. Высокий, стройный, с хорошей спортивной выправкой, которой он гордился, Тимур увлекался многими видами спорта, — я уже упоминал верховую езду, кроме этого, он занимался гимнастикой, борьбой и стрельбой из различного оружия. Страстно любил охоту, но, думаю, не столько из-за возможности стрельбы по живым существам, сколько из-за того, что с охотой связано, — природа, компании, долгие задушевные беседы у костра.

Очень компанейский, веселый, общительный и прямой, он был хорошим товарищем и имел много друзей. Не терпел нечестности и недоброй хитрости. В школе его любили ученики и учителя, хотя он бывал заводилой многих проделок и доставлял иногда учителям мелкие неприятности. (Как-то в последний день занятий перед летними каникулами он встал на колени перед учительницей и пропел: «Последний день, учиться лень, и просим вас не мучить нас!»)

При всем этом Тимур был начитанным, образованным и хорошо учился. Он любил литературу и живопись, интересовался историей, свободно владел немецким языком (у них с сестрой Таней в детстве была воспитательница — немка, и в доме Ворошилова жила в качестве члена семьи экономка, тоже немка, Лидия Ивановна, я ее хорошо помню). Тимур был очень увлекающимся и отчаянно смелым, до безрассудства. Кто-то из инструкторов в летной школе сказал ему, что при его бесшабашности он долго не пролетает: «Убьешься!» (после того как он, увлекшись пилотажем в зоне на У-2, снизился до очень малой высоты, за что сутки сидел на гауптвахте).

Тимуру посмертно присвоили звание Героя Советского Союза. На встречах с детьми, рассказывая о нем, я обычно говорил, что Тимур, так же как и мой брат Володя, память которого тоже чтили в двух школах, не совершили больших подвигов — просто не успели их совершить, хотя, как личности, они были готовы к ним. И чтят их скорее как символы, отражающие судьбу многих сотен тысяч юношей, стремившихся защищать Родину и отдавших за нее свои, можно сказать, еще не прожитые жизни.

В больнице я оставался около двух месяцев, а потом долго еще был на амбулаторном лечении. Болело правое колено, я сильно хромал, а на левой ноге не заживали раны от ожогов. В начале апреля я улетел в Куйбышев, где, как я уже упоминал, жили в эвакуации мама и братья.

Травмированное колено оставило мне физическую память о войне на всю жизнь — я частенько хромал, иногда заметно для окружающих. А в последнее время — всегда. Несколько раз случались обострения, когда коленный сустав наполняется

жидкостью — врач высасывает шприцем почти до ста кубиков (вместо одного-двух в нормальном суставе), и тогда я ходил с трудом — колено болело, и нога почти не сгибалась. Но, к счастью, тогда, после амбулаторного лечения, меня допустили к полетам и потом тридцать лет допускали без ограничений, хотя тренировочные парашютные прыжки запрещали. Откровенно говоря, это меня не очень огорчало. Как-то вскоре после войны профессор Бакулев увидел меня на теннисном корте. «Смотри! На костылях ходить будешь!» — сказал он, но, к счастью, ошибся — я играл в теннис до 78-летнего возраста.

В поликлинике в Куйбышеве познакомился с двумя старшими лейтенантами, тоже проходившими амбулаторное лечение после ранения: Рубеном Ибаррури, сыном вождя испанской компартии знаменитой Долорес, и Леонидом Хрущевым. Оба уже имели по ордену Красного Знамени. С Рубеном, высоким, красивым и веселым парнем, мы встречались недолго — вскоре он уехал в Москву. Потом я узнал, что он попал в десантную дивизию командиром пулеметной роты, в бою под Сталинградом был ранен в живот и, как рассказывали, тут же покончил жизнь самоубийством.

Старший лейтенант Леонид Хрущев — летчик с довоенного времени, с первого дня войны участвовал в боевых действиях. Он совершил около тридцати вылетов на бомбардировщике Ар-2 (вариант самолета СБ).

В конце июля 1941 года самолет Леонида был атакован немецким истребителем. Леонид едва дотянул до линии фронта и сел с убранным шасси на нейтральной полосе. Штурман погиб при посадке, радист был ранен, а у Леонида при посадке оказалась сломанной нога. По его словам, «кость торчала наружу через сапог». Их выручили наши солдаты. В полевом госпитале у Леонида хотели ногу отрезать, но он не дал, угрожая пистолетом. Нога очень плохо заживала — он лечился более года.

Леонид Хрущев был хороший, добрый товарищ. Мы с ним провели, встречаясь почти ежедневно, больше двух месяцев. К сожалению, он любил выпивать. В Куйбышеве в это время был командированный на какое-то предприятие товарищ Леонида, Петр, у которого в гостиничном номере мы вечером часто бывали. Приходили и другие гости, в том числе и девушки. Помню, что был патефон и пластинки полузапретного Петра Лещенко, песни которого я уже тогда любил. И до сих пор, если удается услышать его голос, я вспоминаю свою юность и эти дни в Куйбышеве. Я при этих встречах почти не пил, а Леонид, даже изрядно выпив, оставался добродушным, никогда не «буйствовал» и скоро засыпал.

Бывали там и две молодые танцовщицы из Большого театра — Валя Петрова и Лиза Остроградская, с которыми мы познакомились и подружились. Большой театр был тогда в Куйбышеве в эвакуации. До этого еще в Москве я познакомился, а потом виделся и в Куйбышеве с прима-балериной этого театра Ольгой Васильевной Лепешинской, с которой дружил все эти годы и до сих пор. Эти встречи приобщили меня к балету на долгое время. Я и сейчас к нему неравнодушен, хотя хожу в основном в драматические театры.

В один из последних месяцев 1942 года Леонид неожиданно появился в Москве, и мы с ним увиделись. Недолечив ногу, он ехал на фронт, получив разрешение переучиться на истребитель Як-7Б. Через некоторое время я в Москве встретился с Петром — приятелем Леонида, и он рассказал мне о происшедшей осенью в Куйбышеве трагедии. Однажды в компании оказался какой-то моряк с фронта. Когда все были сильно «под градусом», в разговоре кто-то сказал, что Леонид очень меткий стрелок. На спор моряк предложил Леониду сбить выстрелом из пистолета бутылку с его головы. Леонид долго отказывался, но потом все-таки выстрелил и отбил у бутылки горлышко. Моряк счел это недостаточным — сказал, что нужно разбить саму бутылку. Леонид снова выстрелил и теперь попал моряку в голову. Леонида осудили на восемь лет с отбытием на фронте (во время войны существовала такая форма отбытия уголовного наказания военными). Поэтому он и уехал на фронт с еще не совсем зажившей раной. При нашей встрече в Москве он об этой истории умолчал.

А о его гибели мне рассказал летчик, который, как мне запомнилось, был участником последнего боя Леонида, — Иван Жук, в 1943 году переведенный в 12-й гвардейский полк, в котором я тогда служил. Жук видел в бою 11 марта 1943 года (или знал по рассказу участника боя?), как идущий на вираже в хвосте Леонида истребитель «Фокке-Вульф-190» дал очередь и самолет Леонида левым полупереворотом перешел в пикирование. Падения самолета никто не видел из-за продолжавшегося боя и сильной дымки внизу. То, что «фокке-вульф» сумел на вираже сбить более маневренный «як», можно объяснить тем, что Леонид, будучи летчиком-бомбардировщиком, не успел как следует освоить пилотаж на истребителе и не смог выполнить вираж с предельно малым радиусом. Вот судьба — не помешал бы врачам отрезать ногу, возможно, был бы жив и сейчас.

Место гибели Леонида не было найдено. Я думаю, это объяснимо, учитывая ожесточенный характер наземных боев в

этих местах и болотистую местность, а также то, что искать стали позже, после освобождения этой территории от немцев. Самолет моего брата Володи, сбитого в воздушном бою, о чем я расскажу ниже, тоже не был найден, хотя один из летчиков видел его падение и точно указал место на карте.

В последнее время публиковалось мнение, что, мол, самолет не был сбит, а сорвался в штопор, и на этом основании предполагается, что Леонид попал в плен. И якобы он в плену «плохо себя вел». Потом будто бы люди из НКВД его выкрали, и затем он был осужден и расстрелян за предательство. (Генерал Судоплатов, который якобы осуществлял операцию по захвату Леонида, в своих мемуарах пишет, что ничего подобного не было.)

Я в такую версию не верю ни на йоту. То, что самолет Леонида будто бы не был сбит, основывается в этих публикациях на письме командира авиационного полка Н. С. Хрущеву. В нем говорится, что когда по Леониду стрелял «фокке-вульф», то «снаряды рвались далеко за хвостом», а самолет Леонида будто бы сорвался в штопор. Но там же сказано, что он «с переворота, под углом 65–70° пошел к земле». Мне не верится, что это мог написать летчик, да еще командир полка (возможно, он пытался оправдаться за то, что не «уберег» сына Хрущева, или вообще это писал кто-то другой). Дело в том, что снаряды авиационных пушек имеют только дистанционные самоликвидаторы, взрывающиеся на большой дальности, после пролета цели. Боевым является ударный взрыватель — он срабатывает только при попадании в преграду. Так что «рваться за хвостом» они не могли. Видеть, что очередь не попала в самолет, можно было только по трассирующим снарядам, если они были в пущенной очереди. Но об этом не упоминается.

Теперь о штопоре. После сваливания самолет вращается, снижаясь вертикально, а не пикирует под крутым углом. На пикировании самолет в штопор не может войти (это возможно только при выводе из пикирования). Но даже если и был штопор — куда же делся самолет? Если он разбился, то и летчик погиб, так как никто не видел в воздухе его раскрывшегося парашюта. Предположить, что он был подбит и благополучно совершил вынужденную посадку на поле боя, усеянное всевозможными препятствиями, практически нельзя. Тогда как же он мог попасть в плен? Может быть, авторы предполагают, что, выведя из штопора, Леонид улетел на запад и сел на немецкий аэродром? Можно ли в это поверить, особенно прочитав приведенную там же его блестящую характеристику как боевого летчика, проявившего героизм? Почему вдруг улетел, после уже нескольких

проведенных воздушных боев?

А несколько лет назад «следопыты» нашли ушедший в болото самолет с останками летчика, по некоторым признакам это мог быть и Леонид. Говорят, номер самолета не сошелся, но ведь это, наверное, не единственный самолет, исчезнувший в войну в болоте.

Вернусь немного назад. Я прилетел в Москву в конце июня 1942 года вместе с мамой и братьями, возвратившимися из эвакуации. Ожоги мои зажили, но я еще сильно хромал. В это время мой брат Володя, окончив в феврале 1942 года ускоренный курс летной школы, заканчивал дополнительную тренировку в эскадрилье при инспекции ВВС, начальником которой был Василий Сталин. Он любил моего брата и опекал его. Надо сказать, что сам Володя весьма критически относился к Василию в связи с его пьянством и случаями проявления хамства и самодурства. Как-то, помню, возвратившись от Васи после очередной вечеринки, Володя несколько раз повторял: «Ну и кретин!» (это было его излюбленное слово осуждения). Оказывается, Василий опять ругался матом при женщинах.

Володя уже был зачислен в 434-й истребительный авиаполк резерва Главного командования. Туда же назначили и меня. Полк сформировал Василий Сталин, пользуясь своими почти неограниченными возможностями по отбору и назначению людей. Летный состав полка был из инструкторов Качинской летной школы, а также уже имевших солидный боевой опыт летчиков. Трое были Героями Советского Союза, в том числе командир полка, двадцатитрехлетний Иван Иванович Клещев, уже сбивший лично 16 самолетов и 24 в группе. Единственными молодыми по опыту, да и по возрасту, летчиками были Володя и я.

В Люберцах мы проходили тренировку на самолете Як-1Б. В свободное время мы вели обычную московскую жизнь и ночевали, как правило, дома. Однажды мы с Володей были в какой-то компании и пришли домой около трех часов ночи. К нашему удивлению, мама была на ногах, очень взволнованная и в хлопотах. Она нас отругала за то, что мы где-то гуляем, а нам звонили, и рано утром мы с полком должны вылететь на фронт. Мама нас собрала, простилась, и мы, не ложась спать, уехали в Люберцы. Больше она Володю не видела… Это было 3 сентября 1942 года.

Запомнилось, что нашего командира Клещева провожала знаменитая киноактриса Зоя Федорова, они тогда жили как муж и жена. Как рассказала в интервью ее дочь Виктория, она часто вспоминала потом своего любимого, вскоре погибшего, летчика,

выдавая его за отца Виктории, на самом деле дочери американского офицера, работавшего в посольстве, за связь с которым Зоя Федорова была арестована.

Мы, летчики 434-го полка, на двух самолетах Ли-2 прилетели в Багай-Барановку (вблизи Саратова) в 8-й запасной полк для получения самолетов Як-7Б с саратовского авиационного завода. На этих самолетах, в отличие от Як-1, были установлены два крупнокалиберных пулемета БС, вместо пулеметов ШКАС ружейного калибра, а пушка была такая же, калибра 20 мм. Мы облетали самолеты, постреляли в воздухе из пушки и пулеметов, при этом наблюдались случаи их отказа. Вскоре мы улетели под Сталинград.

Промежуточная посадка была на аэродроме города Камышина. Немного не дойдя до аэродрома, сел на «живот» в поле Сергей Долгушин — вытекло масло из мотора. Долгушин пришел пешком с парашютом на плече. Когда полетели дальше, Сергей сел в самолет Володи, а его посадил в фюзеляж, за пилотским креслом. Володя смеясь рассказывал, как в полете он с интересом наблюдал за полевой мышью, неведомо как забравшейся в фюзеляж и теперь старавшейся из него выбраться.

Полк стоял на полевом аэродроме «Совхоз Сталинградский» километрах в шестидесяти севернее города. Ночевали в избах. Ночью часто гудел немецкий одиночный бомбардировщик и иногда сбрасывал бомбы в районе аэродрома, несколько бомб грохнули довольно близко, и многие летчики нервничали: это было страшнее, чем в воздухе. Как-то днем, задремав на стоге сена у самолетов, мы проснулись от близкого разрыва бомб. Серия бомб легла вдоль стоянки самолетов другого полка на противоположной стороне аэродромного поля. Лежавший рядом со мной Саша Якимов, еще, кажется, не проснувшись, уже оказался в вырытой у самолета щели, вызвав смех остальных.

Однажды увидели идущий прямо на аэродром Ю-88, за которым тянулись несколько истребителей «як» из соседнего полка. Летчики неумело атаковали, стреляя с большой дальности. «Юнкерс» скрылся в кучевой облачности. Истребители рыскали, ожидая его в просветах. Из облака на границе аэродрома появился бомбардировщик. Ближайший «як» его атаковал и сразу сбил. Он вошел в штопор и взорвался на земле. Мы закричали «ура!», но потом выяснилось, что был сбит наш Пе-2, а «юнкерс», мелькнув между облаками, ушел в другую сторону. Вот как бывает — по «юнкерсу» не смогли попасть, а свой самолет сбили с первой очереди! В другой раз низко над стоянкой прошел Ме-109. Мы стреляли в него из пистолетов, кто-то из винтовки, но это было, конечно, бесполезно, а взлететь даже дежурная пара не

успела. Как-то в стороне я увидел «мессершмит», шедший за «яком», услышал негромкую очередь, и «як» вдруг пошел на петлю. Заканчивая петлю, самолет продолжил пикирование и врезался в землю. Очевидно, тяжело раненный летчик бессознательно держал ручку взятой на себя. Все это было прелюдией.

В наш полк прибыло новое звено — женское. Четыре летчицы, техники, мотористы, вооруженцы — шестнадцать девушек. Командир — лейтенант Клава Нечаева. Командир полка Клещев решил проверить летные качества девушек и провел с ними учебные воздушные бои. Первой с ним полетела Нечаева. Вначале Клава почти зашла в хвост Клещеву, но он увернулся и скоро был у нее в хвосте. Нечаева, пытаясь уйти, перетянула ручку, и самолет сорвался в штопор. Высота уже была небольшая, и летчики в испуге за нее закричали: «Выводи!», как будто она могла услышать. К счастью, она успела вывести. Но через несколько дней, когда она в группе наших летчиков летала вблизи линии фронта, ее сбил «мессер», выполнив неожиданную атаку под углом 90˚. Наши летчики удивились точности его стрельбы. Клещев был в это время в штабе фронта на совещании. Вошел офицер и доложил: «Погиб майор Клещев!» Клещев сразу понял, кого на самом деле сбили, так как он отдал Клаве свой планшет, который и был найден в обломках. Это была первая жертва в нашем полку в этот период под Сталинградом. Из этих девушек-летчиц до 90-х годов здравствовала Клава Блинова, мы с ней виделись на ветеранских встречах. Она позже воевала в другом полку, ее сбили, и она попала в плен. Когда пленных везли в вагоне, они пробили дыру в полу, и шестнадцать человек, выпрыгнув на тихом ходу, бежали. Только пятеро из них добрались до своих, в том числе и Клава.

Наш полк посетил командующий ВВС А. А. Новиков. Выступая перед строем летчиков, он, в частности, сказал, что особой «заботой» истребителей должен быть самолет ФВ-189, который, корректируя огонь немецкой артиллерии, сильно досаждал наземным войскам. На следующий день, 17 сентября, Клещева вызвали на совещание в штаб фронта. Вернувшись, он собрал летчиков и объявил, что завтра, 18-го, начнется решительное наступление наших войск с севера на юг в направлении станции Котлубань (15 км западнее города) с целью отрезать и окружить немецкие войска, осадившие Сталинград. За день наши войска должны были продвинуться на 30 километров.

С утра полк вылетел тремя большими группами на линию фронта чуть севернее станции Котлубань. Я был в первой группе ведомым у командира полка. Когда мы подошли к району, я

увидел перед собой находящийся в развороте ФВ-189, получивший прозвище «рама» из-за его формы, образованной двумя крыльевыми балками, к которым крепилось оперение. Может быть, Клещев намеренно отошел слегка в сторону, чтобы предоставить его мне. Я атаковал «фокке-вульф», довольно спокойно прицеливаясь (что меня потом удивило). Взял немного большее упреждение и открыл огонь, постепенно уменьшая упреждение. К сожалению, стреляла только пушка, имевшая небольшую скорострельность, а оба крупнокалиберных пулемета БС отказали, поэтому вероятность попадания была не очень велика. «Рама» разворачивалась с большим креном, дальность до нее уменьшилась метров до пятидесяти. «Рама» еще увеличила крен и перешла в пикирование. Я еще немного прошел за ней, но потом прекратил огонь и вернулся на свое место к ведущему. Перед вылетом мне строго-настрого было сказано: ни в коем случае не уходить от него. Ниже шла вторая наша группа, капитана Стародуба, и «раму» добили. Это была первая в моей жизни стрельба по воздушной цели.

Потом мы увидели бомбардировщики «Хейнкель-111». Они шли тройками, их было несколько десятков. Клещев и я подходили к ним первые. Я опять прицеливался по всем правилам и стрелял довольно спокойно. Как только мы открывали огонь, немцы поспешно сбрасывали бомбы (их было хорошо видно), и разворачивались в сторону Дона. Значит, мы не давали им прицельно бомбить, и, может быть, бомбы падали на немецкие позиции. Вели огонь и другие самолеты нашей и двух других групп. Мои пулеметы так и не работали, хотя я, как полагалось, еще раз сделал перезарядку. Сбитых перед собой я не видел, но потом выяснилось, что было сбито восемь бомбардировщиков.

Вдруг по радио я услышал кричащий женский голос: «Мессера» сверху! «Мессера!» — это предупреждал наземный пост наблюдения. Радиостанции тогда стояли не на всех самолетах, и не все, которые были, работали, но летчики сами увидели подходящие выше нас немецкие истребители и вошли в оборонительный вираж. Мы сделали несколько виражей, я видел наш самолет впереди и, оглядываясь, с облегчением убеждался, что за мной идет самолет тоже с выкрашенным в красный цвет носом — это было отличие машин нашего полка. Вдруг метров на сто ниже меня под углом градусов тридцать проскочил самолет с желтыми полосами на крыле. Ме-109! Я понял, что он пытался атаковать меня. Довернуть на него я уже не мог.

Один «як» вышел вверх и стал энергично качать крылом — это командир полка призывал летчиков к себе. Необходимо было прекратить вираж и начать активный бой. Летчики, наконец,

одумались и начали маневрировать по вертикали, а я пристроился ведомым к одному из них. У нас уже кончалось топливо, и «мессера» тоже стали уходить. На аэродроме летчики не смотрели друг другу в глаза — таким опытным, обстрелянным не к лицу было пассивно виражить. Я сказал техникам об отказе пулеметов, они повозились и заверили меня, что теперь все будет в порядке, но, увы, в следующем вылете все повторилось. Отказы БСов были тогда частыми, скандал в связи с этим дошел до самых верхов. Они, может быть, сыграли роль и в судьбе моего брата.

Во втором вылете мы тоже вначале вели бой с большим количеством бомбардировщиков, и я опять стрелял только из пушки. А потом снова появились «мессершмиты». Мы некоторое время крутились в «карусели», а потом выходили из боя и возвращались домой, как и тогда, разрозненными парами и четверками сквозь густую дымку. Внизу видны были многочисленные огоньки, вспышки и разрывы — на земле шел ожесточенный бой. Оттуда поднималась дымка почти до трехкилометровой высоты. Сквозь нее проблескивали ленты Волги и Дона, а в стороне Сталинграда были видны пожары и черные дымы. В небе десятки и десятки самолетов, и больше немецких. Эта картина на всю жизнь врезалась в мою память.

Мой брат Володя — самый молодой летчик полка как по возрасту, так и по летному опыту. Ему в июне исполнилось восемнадцать, и прошло чуть больше полугода, как он закончил летную школу. Он — всеобщий любимец. Володя сделал несколько полетов в районе аэродрома — «на прикрытие». Перед днем наступления его самолет вышел из строя, поэтому в первых вылетах на линию фронта он не участвовал.

После двух напряженных боев летчики были в напряженном психологическом состоянии. Не слышалось обычных шуток, хотя обошлось пока без потерь. Видимо, все предчувствовали еще более тяжелые бои. Я хорошо помню необычный, горький вкус во рту, очевидно, из-за нервного напряжения. Клещев предложил мне отдохнуть, а мой самолет отдать брату. Командир полка тоже остался на земле, а группу повел командир эскадрильи Избинский, а Володя шел с ним в паре ведомым. Когда группа возвратилась и заходила на посадку, мы увидели, что недостает двух самолетов. На мою стоянку никто не зарулил. Может быть, Володя зарулил по ошибке на стоянку своей эскадрильи? Клещев взял меня в машину, и мы поехали вдоль самолетов. Но моего самолета нигде не было… Вторым невернувшимся оказался самолет Николая Шульженко (он выпрыгнул с парашютом).

Как рассказали летчики, наша восьмерка, в которой был Володя, атаковала бомбардировщики противника, а вверху

появились «мессершмиты». Герой Советского Союза Сергей Долгушин во главе другой группы подходил на подмогу первой и находился на удалении около пяти километров, когда увидел, как наш истребитель после атаки бомбардировщика вышел разворотом вверх, а немецкий истребитель спикировал на него и открыл огонь. Наш самолет медленно перевернулся и пошел к земле, потом в какой-то момент почти выправился в горизонтальный полет, но вдруг снова клюнул вниз и отвесно врезался в землю. Это был Володя. Очевидно, он был вначале тяжело ранен и пытался управлять самолетом, но потом потерял сознание. Один из наших летчиков говорил, что пытался отсечь немца огнем, но оружие его самолета отказало. Долгушин видел момент падения самолета и, вернувшись на аэродром, точно показал командиру место на карте в 12 километрах за линией фронта у излучины оврага недалеко от станции Котлубань. Мне об этом тогда не сказали. (Позже, когда полк возвратился в Люберцы, мой отец связался по телефону с Долгушиным и расспрашивал его об обстоятельствах гибели Володи.) Совсем недавно Сергей Федорович повторил мне свой рассказ.

Мне приходилось потом слышать, что молодых летчиков обычно постепенно натаскивали по возможности в не очень сложных боевых ситуациях. Однако с нами было не так. Первый бой — и сразу пекло…

Клещев повел меня в столовую, где уже собрались летчики. Есть я не мог, самочувствие было ужасное. Да и другие почти не притрагивались к еде. Клещев вызвал командира батальона обслуживания и приказал: «Водку на стол!» Мне тоже налили, но я не мог пить, зубы стучали о стакан. Меня все-таки заставили выпить, выпили и остальные. Не было заметно, чтобы кто-то опьянел, — я понял, что это лишь сняло напряжение. Я еще надеялся на чудо. К вечеру потеряли еще один самолет. Вдруг сообщили, что найден раненый летчик. Я подумал о Володе, но это оказался выпрыгнувший с парашютом Сергей Паушев (он умер в 1991 году).

Эти бои в сентябре 1942 года были частью неудавшейся попытки решительного наступления наших войск с северного направления с целью отсечения и разгрома немцев, осадивших Сталинград, которое в литературе практически не упоминается. Мне удалось только в одном издании найти всего пять-шесть строк об этом. Видимо, это событие считается не очень лестной для нашего командования страницей истории войны.

Мне рассказывали, что после разгрома окруженных под Сталинградом немцев по приказу маршала Жукова искали самолет Володи, но ничего не было найдено. Это неудивительно,

если учесть интенсивность боев в этом районе, где вся земля была перепахана взрывами бомб, снарядов и падавших самолетов.

Глава 7
На Северо-Западном фронте

434-й полк в октябре 1942 года возвратился в Люберцы на переформирование. Под Сталинградом в результате тяжелых боев, в том числе против знаменитой истребительной эскадры «Удет», в течение трех недель наш полк асов сбил 82 немецких самолета, но и свои потери были велики — 25 самолетов и 16 погибших летчиков (в предыдущем участии полка в боевых действиях, под Калачом, при 56 сбитых неприятельских было потеряно два самолета и один летчик, а в один из дней сбили 34 самолета без своих потерь). Несколько случаев особенно обидны. Карначонок и Абросимов, сбив на пикировании Ме-109, столкнулись и упали там же, где и немец. Капитан Стародуб, поразив один Ю-87, столкнулся с другим (записали как таран). Николай Гарам (один из трех братьев-летчиков) будучи подбит, садился на вынужденную и попал на заминированное поле. Так же погиб и Марикуца. Капитан Иванов после вынужденной посадки вылез из кабины, сел на крыло и закурил, а «мессер» спикировал и расстрелял самолет и его.

На следующий день после гибели моего брата командир полка майор Клещев, возвращаясь из района боя во главе группы и увидев в стороне «мессершмиты», откололся от остальных и ввязался один в бой против шестерки (подозреваю, что этот отчаянный шаг был вызван гибелью Володи). Он сбил двух, но и его самолет подожгли, и он, раненый, выпрыгнул с парашютом, при этом у него оторвалась Золотая Звезда Героя (в войну летчики летали со всеми наградами). Василий Сталин прислал самолет, Клещева отвезли в Москву в Кремлевскую больницу. После его выздоровления Калинин в Кремле вручил ему новую Золотую Звезду взамен утерянной. Насколько я знаю, подобный случай — единственный в истории этой награды.

19 сентября подбили и самолет Долгушина, его прикрыли от немецких истребителей и довели до своего аэродрома Володя Луцкий и Саша Кошелев. (Володя Луцкий и в последующем не раз приходил на помощь товарищу, зачастую бросая немца, которого атаковал.) А 21-го Долгушину все-таки пришлось выброситься из горящего самолета.

Василий Сталин в октябре забрал из полка нескольких летчиков к себе в инспекцию ВВС — Героев Советского Союза С. Долгушина, В. Гаранина, командира полка И. Клещева после выхода его из больницы, а также А. Баклана и меня.

В ноябре 1942 года 434-й полк стал гвардейским и теперь назывался «32-й гвардейский истребительный авиаполк». Почти все его летчики были награждены орденами, а В. П. Бабкову и А. Я. Баклану присвоили звание Героя Советского Союза. Наградили орденом Красного Знамени Володю (посмертно), а также и меня.

Эскадрилья инспекции на Центральном аэродроме имени М. В. Фрунзе получила новые самолеты — Як-9, только что появившиеся в серийном производстве (с металлическим, вместо деревянного, лонжероном крыла). Мы на них периодически летали. В те времена на истребителях взлет и посадку летчики выполняли, не закрывая фонарь кабины (прозрачный сдвижной колпак). Считалось, что плексиглас фонаря искажает видимость земли на посадке, когда летчик должен точно определять высоту. При боевых действиях фонарь тоже не закрывали, хотя при этом заметно снижалась максимальная скорость, из-за боязни его заклинивания в случае повреждения от огня противника (аварийного сброса фонаря на наших самолетах тогда еще не было), а также для улучшения обзора назад. Однажды я решил попробовать по-другому. Запустив мотор, сразу же закрыл фонарь и сделал три полета по кругу, ни разу не открыв его даже при рулении по земле. Мне очень понравилось: тепло, не бьют в лицо завихрения воздуха, а трудностей в определении расстояния до земли на посадке я не испытывал. Однако за самовольное новшество получил замечание от старшего инспектора.

Под Новый, 1943 год произошло несчастье. Разбился Иван Иванович Клещев — знаменитый летчик, наш командир полка. В конце декабря он полетел на Як-9 в командировку на аэродром Рассказово под Тамбовом. Еще за день до того, как надо было возвращаться в Москву, начался и не прекращался обложной снегопад. Лететь было нельзя. Но 31 декабря он не выдержал и все-таки полетел. Пройдя немного по маршруту, видимо, понял, что пройти в район Москвы не сможет, и вернулся. Стал планировать на посадку в Рассказове, но из-за падающего снега и белой поверхности поля не смог определить высоту в самый критический момент посадки, когда нужно вывести самолет из планирования (выровнять). Самолет ударился в землю и разрушился. За неделю до этого Ивану Клещеву исполнилось двадцать четыре года. Многие потом говорили, что, мол, погиб он из-за Зои Федоровой — спешил к ней на встречу Нового года. По-моему, его желание возвратиться к Новому году вполне понятно, независимо от того, кто его ждал. Я слышал потом, что были предложения переименовать Рассказово, где его похоронили, в Клещево, но этого не произошло. К сожалению, ему не присвоили

и звания дважды Героя, хотя после Сталинграда на его счету было уже 24 сбитых лично самолета и 32 в группе. Я думаю, что если бы он не погиб так нелепо, то мог бы превзойти и Покрышкина, и Кожедуба.

Хочу в этой связи упомянуть еще одного выдающегося летчика и командира, капитана Константина Титенкова, погибшего тоже при посадке в снегопаде еще в октябре 1941 года. Титенков, командир эскадрильи 11-го полка, участвовал в противовоздушной обороне Москвы с первого налета германской авиации, в котором сбил головной самолет всей колонны, а всего он сбил шесть самолетов противника. Титенков посмертно был удостоен звания Героя Советского Союза.

Вскоре после Клещева погиб и еще один наш инспектор, подполковник Александр Горелик. Летая в районе Центрального аэродрома в Москве, он столкнулся с самолетом Ил-2, на котором выполнялся облет после выпуска его с находящегося здесь завода. Оба они упали у самого стадиона «Динамо».

В тот период мне пришлось часто бывать у Василия на даче «Зубалово-2», где жила и его сестра Светлана. Вечерние застолья там продолжались нередко до глубокой ночи. Бывало обычно несколько летчиков, а кроме них еще некоторые артисты, писатели и деятели кино: Константин Симонов с женой Валей Серовой, Алексей Сурков, Роман Кармен с женой Ниной, Николай Крючков, Алексей Каплер, Людмила Целиковская с мужем, писателем Войтеховым, кинооператор А. Кричевский, кинорежиссер Михаил Слуцкий, танцовщица Большого театра Евгения Фарманянц… Часто смотрели кинофильмы. Василий обычно много пил, курил и почти не ел (эти его привычки, я думаю, стали основной причиной его ранней смерти).

Как я понял позже, Василий в этих ночных застольях фактически подражал своему отцу. Сталин часто, особенно в послевоенные годы, ближе к ночи приглашал к себе на «ближнюю» дачу на ужин, который начинался обычно после полуночи, «избранных» членов Политбюро и иногда еще кого-нибудь, и эти застолья продолжались до четырех-пяти часов утра, а то и позже. Потом Сталин спал до полудня и оставался обычно в своем кунцевском доме, а остальные руководители должны были приехать на работу хотя бы в десять часов. Факт приглашения или не приглашения членов Политбюро служил показателем отношения Сталина к данному человеку. Так, после войны там практически не бывал Ворошилов, а за полгода до своей смерти Сталин перестал приглашать моего отца и Молотова, но об этом позже.

Разговоры там были не только обычные, они часто касались и

политики. Многие решения рождались именно там, а иногда решалась и судьба человека. Как говорят, Булганин, когда он с кем-то из членов Политбюро ехал на «ближнюю», сказал: «Никогда не знаешь, куда оттуда поедешь — домой или на Лубянку».

Вернусь к Василию. Вскоре произошел скандал. Вася стал активно ухаживать за красавицей Ниной Кармен и как-то в отсутствие мужа и своей жены оставил ее у себя на даче на несколько дней. Узнав об этом, Кармен (как он мне сам в те же дни рассказал) написал письмо Сталину. Тот рассердился на Василия за это, но прежде всего за пьянки, и приказал снять его с должности начальника инспекции, посадить на десять суток на гауптвахту (тогда офицеров, тем более полковников, по уставу на гауптвахту не сажали), а затем отправить на фронт.

Вопреки некоторым публикациям, я должен сказать, что Василий до этого на фронте бывал только наездами в качестве начальника инспекции и в боевых вылетах не участвовал. А теперь его направили в качестве командира в 32-й гвардейский полк. Он решил забрать с собой из инспекции «своих». 11 февраля 1943 года группа из восьми самолетов Як-9 вылетела на Северо-Западный фронт. В составе группы было несколько «ветеранов» — полковники Михаил Якушин, Петр Коробков и Герои Советского Союза полковник Николай Герасимов и подполковники Александр Семенов и Николай Власов, а также Андрей Баклан. Взяли и меня. Промежуточная посадка была в Калинине. Я садился с закрытым фонарем и сел на три точки точно у посадочного «Т». Это видел руливший рядом после своей посадки Василий и объявил мне благодарность (за то же, за что два месяца назад я получил замечание).

Сели на аэродроме полка Старая Торопа вблизи Торопца, но полк уже был готов к перебазированию в Заборовье, западнее Осташкова, и мы в тот же день полетели туда вместе со всеми. Там 32-й полк и базировался в течение всей Демянской наступательной операции, в которой наши войска в феврале 1943 года пытались замкнуть кольцо вокруг уже на три четверти окруженной немецкой группировки. Но немцам все-таки удалось из «мешка» уйти.

Командовал полком до нашего прилета Василий Петрович Бабков, который под Сталинградом был штурманом полка. Теперь командование принял Василий Сталин, а Бабков стал заместителем. (Генерал-полковник В. П. Бабков — «летчик-долгожитель», он летал на реактивных истребителях до 64-летнего возраста. В сентябре 2001 года он скончался.) Командиром нашей 1-й эскадрильи был капитан Сергей

Долгушин (ныне — генерал-лейтенант авиации в отставке), прилетевший туда немного раньше нас. В числе летчиков — Александр Шишкин (позже Герой Советского Союза, а после войны — командир полка, погиб при катапультировании с реактивного самолета Ла-15), Владимир Орехов (позже полковник запаса, заслуженный военный летчик), Владимир Луцкий (Герой Советского Союза, заслуженный военный летчик, ушел в отставку в звании генерал-лейтенанта авиации и умер в конце 70-х).

Вспоминаю несколько эпизодов. Возвращалась с линии фронта эскадрилья. Последними заходили на посадку в паре Герой Советского Союза Иван Холодов и его ведомый Аркадий Макаров. Когда они подходили к четвертому развороту, мы с земли увидели, что на них пикируют один за другим два Ме-109. Вот-вот ведущий откроет огонь, но тут наша пара делает резкий разворот с набором высоты, ведущий «мессершмит», имея большую скорость, проскакивает, а ведомый сразу же уходит вверх. Наши доворачивают на ведущего. Оказывается, они видели атакующих, но ждали до последнего момента, чтобы после их маневра «мессеры» не могли уже на них довернуть. Завидное хладнокровие. Немцы ушли с набором высоты (генерал-майор авиации И. М. Холодов умер в 1992 году, Герой Советского Союза, полковник А. Макаров — в 1999 году).

Поступила команда — всем летчикам собраться у штабной землянки. Только мы построились, как увидели, что прямо на нас на высоте около двух тысяч метров идет Ю-88. Судя по всему, немцы не видели нашего аэродрома, пока по ним не открыла огонь зенитная пулеметная установка. После этого они вошли в вираж для выхода на боевой курс для бомбометания. Сразу же взлетела дежурная пара, но немцы не беспокоились — немного выше их были облака, в которых можно было быстро спрятаться. Ю-88 вышел на прямую, и от него отделилось шесть бомб — пока они не набрали скорость, их было хорошо видно. Послышалась запоздалая команда, и все бросились кто куда. Я успел забежать в землянку, а многие, включая Василия Сталина, нырнули в сугробы. К счастью, кроме трех поврежденных осколками самолетов, другого урона не было, а «юнкерс» ушел в облака. Летчики возбужденно смеялись, глядя один на другого, с головы до пояса вывалянные в снегу.

Однажды, когда две группы были в вылете, на аэродром вышли три Ю-88, тоже неожиданно для себя наткнувшись на базу истребителей. Небо было безоблачным, и укрыться им было негде. Я подбежал к своему самолету, но техник сказал, что самолет неисправен. Ничего не подозревая, я побежал в соседнюю эскадрилью, но она вся была в полете. Стоянка третьей

эскадрильи была далеко, я не успевал туда добежать. (Спустя много лет на встрече ветеранов мой бывший техник Хайдар Амиров признался, что Василий успел ему шепнуть, чтобы он мне сказал о неисправности самолета. Ослушаться Василия Сталина он не мог. Задним числом я вспомнил, что видел Василия недалеко от моего самолета — наша эскадрилья была рядом со штабной землянкой — а техник, говоря о неисправности, был несколько смущен.) Взлетел только Володя Орехов и, набрав высоту, атаковал один из «юнкерсов», который пикированием ушел на бреющий полет, но Орехов его догнал и поджег. В это время подошла с линии фронта одна наша группа, и судьба остальных «юнкерсов» была решена у нас на глазах. Одного сбил Володя Луцкий, выйдя с иммельмана ему в лоб, а другого Саша Шишкин.

Как-то я шел к стоявшему на приколе автобусу, где мы проводили время между вылетами, и увидел идущий почти прямо на меня на бреющем полете истребитель. Вроде бы Ла-5, но только киль мне показался слишком высоким. И тут я понял, что это «Фокке-Вульф-190»! Он вышел на высоте метров пятнадцать точно на самолеты дежурного звена, летчики которого уже начали запуск моторов. Немец накренил самолет и, увидев наши истребители с вращающимися винтами, добавил газу и стал уходить, еще прижавшись к земле. Скорее всего, это был молодой летчик, потерявший в бою своего ведущего и не чаявший, как живым добраться домой. Успеть взлететь и догнать его было уже невозможно.

Однажды после взлета на самолете Федора Прокопенко забарахлил мотор. Прокопенко стал заходить на посадку, но тут мотор совсем отказал. Федя пытался дотянуть до аэродромного поля и, потеряв скорость, упал на крыло метров с десяти. У него был поврежден позвоночник, и после он уже не мог летать на истребителях — при пилотаже его мутило. (После войны Федор Федорович Прокопенко стал одним из первых строевых летчиков, освоивших вертолет, и командиром первой в нашей авиации вертолетной эскадрильи. Сейчас он — заслуженный военный летчик, полковник в отставке, до последнего времени работал на вертолетной фирме имени Миля. В апреле 1996 года ему присвоили звание Героя России по представлению, написанному еще во время войны. В 2006 году ему исполнилось 90 лет!)

Сбили Анискина и Александрова, а из нашей эскадрильи Хользунова, который погнался за двумя ФВ-190, не услышав запрета комэска Долгушина, увидевшего другую атакующую группу немцев. В бою на малой высоте сорвался в штопор и разбился Саша Кошелев. В одном из самых тяжелых боев

произошло два тарана: Иван Холодов, спасая Макарова, был вынужден ударить атаковавший того Ме-109. Поврежденный самолет Холодова вошел в штопор, и он с трудом покинул его с парашютом. Таранил и Николай Коваль, после чего на почти неуправляемом самолете то ли сел, то ли упал в реку, получив серьезные ранения.

Помню боевой вылет (всего их было, кажется, два), в котором решил участвовать Василий. Летчики пошли в район линии фронта большой группой, и там был бой. В группе были и прикомандированные к полку «ветераны» — полковники и подполковники, которых я уже упоминал. Возвращаясь, они не нашли аэродрома из-за ухудшившейся погоды и сели в Старой Торопе, перелетев домой на следующий день. На Василия записали один из сбитых в бою самолетов.

Меня на самую линию фронта Василий не пускал. (Как он мне сказал после войны, по указанию своего отца, которое он дал, отругав Василия, после того как вслед за Тимуром Фрунзе погиб мой брат, а потом и Леонид Хрущев.) Но я этого тогда не знал и все ждал, что мне разрешат. Я летал на прикрытие аэродрома и на другие задания. Однажды мы с Николаем Власовым были подняты на перехват немецкого разведчика, шедшего на большой высоте. Когда набрали около семи тысяч метров, Власов передал мне по радио, что выше идти не может из-за кислородного голодания, и приказал снижаться. Дело в том, что со всех наших самолетов для облегчения были сняты кислородные приборы, а без кислорода предельной высотой, до которой сохраняется работоспособность, считается 5000 м. Однако я чувствовал себя терпимо (видимо, выручала молодость), но меня бы тоже ненадолго хватило. После этого на двух самолетах полка на такой случай установили кислородные приборы.

Неожиданно к нам привезли пленного, сбитого в воздушном бою немецкого аса с «Рыцарским крестом с дубовыми листьями» на шее. Я тогда более или менее мог говорить на немецком, поэтому Бабков (Василий ненадолго улетел в Москву) взял меня с собой переводчиком на неофициальный допрос. Это был командир группы (то есть полка) майор Ханс Хан. Невысокий, плотный мужчина, на вид лет тридцати. Брюнет, более смуглый, чем можно было ожидать от немца, даже казалось, что в лице есть что-то монгольское. Держался внешне очень спокойно и уверенно. Слегка, кажется, напрягся, когда Бабков в связи с каким-то ответом угрожающе повысил голос. В числе других его спросили, что он думает о разгроме немецких войск под Сталинградом. Ответил, что это случайная неудача и скоро немцы снова будут успешно наступать. По его словам, он сбил 108 самолетов, из них

43 в Западной Европе, остальные на Восточном фронте. Для него, видимо, было зазорным признаться, что его сбил истребитель, как было на самом деле, — утверждал, что сбила зенитка. В этом бою, который вели летчики соседнего полка, было сбито два наших самолета, и Хан сказал, что он сбил два, хотя в его группе было еще пять самолетов. Это косвенно подтверждало ходившее мнение, что при полетах признанного аса остальные его прикрывают и поддерживают, а сбивает обычно он, ведущий.

Американские авторы Р. Ф. Толивер и Т. У. Констебл в своих книгах «Это были немецкие истребители-асы 1939–1945» и «Снимите Хартмана с неба!» приводят данные о том, что несколько немецких асов Второй мировой войны имели на счету по 200 и более сбитых самолетов, а Эрих Хартман даже 352, Герхард Баркхорн — 301, Гюнтер Ралль — 275. (Самые известные советские асы Иван Кожедуб и Александр Покрышкин сбили соответственно 62 и 59 самолетов, а лучшие американские и английские летчики — не более 40.)

Однако, как рассказали мне мои товарищи Г. А. Баевский и А. А. Щербаков, изучающие литературу по этому вопросу, они не нашли в библиографии ни одного немецкого источника, который подтвердил бы эти числа.

Приведенные количества побед летчиков противника едва ли можно считать правдоподобными. Так, судя по этим данным, Хартман свой первый самолет сбил в ноябре 1942 года, к началу Курской битвы (к июлю 1943 года) имел на счету 18 побед, а в августе — 90. Значит, основное количество он сбил в последней трети войны, когда наша авиация не только не уступала немецкой, но имела превосходство в воздухе! Очень сомнительно. При этом его четырнадцать раз подбивали и даже сбивали!

В немецких источниках тоже могло преувеличиваться количество побед летчиков люфтваффе. Так, например, число сбитых самолетов, приведенных в журнале боевых действий германского 1-го Воздушного флота в марте 1943 года, в несколько раз превосходит потери противостоявшей ему нашей 13-й Воздушной армии — 357 против 44![5] Немецкие летчики подтверждали победы кадрами кинопулемета, на которых видна цель в прицеле в момент стрельбы и иногда попадания в нее. Однако даже при попаданиях пуль и снарядов в самолет он не всегда бывал сбит. Известно, что не раз машины советских летчиков получали в бою пробоины от очередей противника, но благополучно возвращались домой, а самолеты затем ремонтировались. А у немцев они, очевидно, числились сбитыми.

Правда, судя по одной современной книге об асах, на каждый сбитый самолет немецкий летчик заполнял специальную

карточку и прилагал свидетельство другого летчика. Требовалось и подтверждение наземных частей, но в последний период войны, когда немцы отступали, это часто не было возможным (но именно на последний период войны у них приходится наибольшее число сбитых советских самолетов!). Нашим летчикам практически всегда требовалось подтверждение земли, а если за линией фронта, то свидетельство других летчиков, в частности членов экипажей сопровождаемых бомбардировщиков или штурмовиков. Но, конечно, и у нас количество сбитых самолетов по докладам летчиков, не всегда соответствовало реальным потерям противника. А вот официальные донесения вышестоящему командованию о своих потерях (как у нас, так и у немцев) — это можно считать точными данными.

Надо сказать, что немецкие асы выполняли значительно больше боевых вылетов, чем наши. Хартман и Баркхорн имели около 1400 и 1200 боевых вылетов соответственно, в то время как Покрышкин — 600 вылетов, а Кожедуб 350. Так что и число сбитых немцами самолетов должно быть больше, но все же не настолько.

Тем не менее число побед немецких асов, если и не такое большое, как утверждается, впечатляет. Это были и в самом деле очень опытные, умелые и смелые бойцы, которых ценили и оберегали. Играла большую роль и тактика действий. От наших летчиков, особенно в первой половине войны, под давлением больших наземных командиров требовали длительного нахождения над прикрываемыми войсками, а это было возможно только на экономическом режиме, то есть на небольшой скорости. Немецкие асы подходили на большой высоте со стороны солнца, пикировали и атаковали на большой скорости, сразу же уходя снова вверх. В маневренный бой асы ввязывались очень редко. Поэтому в первый период войны у многих наших летчиков складывалось ложное впечатление, что немецкие самолеты намного более скоростные, чем наши. Как рассказывал Герой Советского Союза Г. А. Баевский, когда летчикам его 5-го гвардейского полка в октябре 1943 года разрешили сократить время пребывания над прикрываемыми переправами, и они стали ходить на больших скоростях, преимущества немцев свелись на нет — «куда делась казавшаяся столь большой скорость Ме-109».

Но и в немецкой авиации далеко не все летчики были такого класса, особенно в конце войны. Так, в первой упомянутой книге Р. Ф. Толивера и Т. У. Констебла сказано: «Но и они начинали свой путь, как и тысячи неизвестных немецких летчиков, которые погибли, не одержав победы ни в одном бою». А во второй говорится: «…имеет место полное единодушие в оценке

гвардейских частей, элиты советской истребительной авиации. В этих гвардейских частях были собраны лучшие русские летчики. Они были настоящим типом истребителя: агрессивны, тактически умны, бесстрашны и летали на лучших самолетах, которые имелись… Русские гвардейцы превзошли союзнических истребителей Второй мировой войны по количеству сбитых самолетов». (С этими книгами и выдержками из них в своем переводе меня познакомил Георгий Баевский.)

Кстати, в первой упомянутой книге я нашел и фотографию Ханса Хана. Я описал его внешность Жоре, еще не видя фотографии, и был рад убедиться, что память меня не подвела.

Вернусь в 1943 год. Когда Ханса Хана после допроса вели к машине для отправки в штаб фронта, взлетала очень плотным строем четверка наших «яков». Это свидетельство летного мастерства летчиков явно произвело на него впечатление. Через некоторое время был захвачен и привезен к нам выпрыгнувший с парашютом другой летчик-истребитель, унтер-офицер. Его мы даже посадили в кабину нашего «яка» — интересовались его мнением. Я стоял с несколькими летчиками на крыле возле кабины и переводил. Ребята шутили: «Смотри, чтобы не запустил мотор, а то улетит!» Немец удивился, что кабина была без фонаря. Сказал, что ведь холодно так летать. И еще его удивило, что управление заслонкой маслорадиатора и триммером у нас было механическим — с помощью штурвальчиков. На «мессершмите» это осуществлялось электрическими тумблерами. Мы стали расспрашивать пленного о его командире Хансе Хане, но он сказал, что подробностей о нем не знает, так как унтер-офицеры на земле с офицерами не общаются. Нас это удивило — летают же вместе!

Кстати, о штурвальчике. При полетах на барражирование, зная, что уменьшение оборотов мотора существенно уменьшает расход топлива, я стал «затяжелять» винт, что тогда делалось путем вращения штурвальчика на несколько оборотов. Другие летчики этого не делали, боясь, что при необходимости не успеют открутить штурвальчик обратно для получения максимальной мощности. На разборе инженер полка одобрительно сказал, что у меня после полета в баках остается больше топлива, чем у других. Но опять «новаторство» чуть не подвело меня. Выполнив как-то посадку с затяжеленным винтом, я забыл открутить штурвальчик обратно. При следующем взлете стал отставать от ведущего и никак не мог набрать скорость отрыва. Сообразив, в чем дело, я все-таки успел в процессе разбега открутить штурвальчик, обороты увеличились, и я взлетел, хотя и отстал. Надо сказать, что и выполнение посадки с затяжеленным винтом, то есть при

пониженных оборотах мотора, было ошибкой — могло не хватить тяги, если бы пришлось уходить на второй крут.

Василий Сталин и на фронте не оставил своей привычки устраивать поздние застолья. В большой комнате избы, в которой жил он, еще двое командиров и я, вечерами собирал командиров эскадрилий и других «приближенных» летчиков, часто бывал и инженер полка Марков, по прозвищу «гвардии Петрович». Часами сидели за столом, ели и, конечно, пили. Чтобы как-то повлиять на них, частенько я объявлял, что уже поздно, и шел спать. Но это редко помогало, и, лежа в кровати, я долго еще слышал полупьяные разговоры. Рано утром мы все шли на аэродром, а Василий мог и поспать.

Как-то мы группой полетели на сопровождение «особо важного» транспортного самолета, на котором летел какой-то большой военный начальник. Проводили его в Калинин, потом, заправившись, полетели обратно. Вдруг у меня «обрезал» мотор. Я стал планировать, выбирая место для посадки, но вскоре мотор снова «забрал». Через несколько минут все повторилось, потом еще раз. Каждый раз я ожидал, что мотор не заработает. Вот он снова заглох. Глянув вправо, я увидел аэродром со стоящими самолетами. Как оказалось, это были штурмовики дивизии Георгия Байдукова, друга Чкалова. Я быстро развернулся на посадку, но от волнения и по неопытности сделал разворот слишком близко к аэродрому и поэтому планировал с явным перелетом. Приземлиться я мог только где-то в середине полосы, а за ней был густой лес, и закончить пробег до него мне явно не удастся. Ничего не оставалось, как дать газ, надеясь, что мотор «заберет». И он, к счастью, заработал. Я разворачивался над лесом, набирая высоту, и только молил: «Не обрежь!» Мотор дотянул до нормального разворота на посадку, и я сел. Еще один случай везения: встреча с лесом не сулила ничего хорошего. Потом оказалось, что барахлила бензопомпа.

После окончания Демянской операции, в марте 1943 года, полк перевели на отдых под Осташков, а потом мы, оставив самолеты другому полку, группами улетали на транспортных самолетах в Москву. Шестерых взял на свой Як-6 Герой Советского Союза Володя Гаранин. В обход медицинского заключения после ранения и болезни он некоторое время продолжал летать на истребителе, но потом ему разрешили летать только на этом легком транспортном самолете.

Позже я узнал о тяжелом ЧП. Василий Сталин с группой летчиков на озере глушили рыбу. Инженер полка по вооружению стал бросать в воду реактивные снаряды (РСы), поставив взрыватель на задержку. Но на очередном снаряде, видимо, из-за

его ошибки, взрыватель сработал без задержки. Инженера разорвало на месте, а Герой Советского Союза Саша Котов получил ранение позвоночника, после чего уже не мог летать. До сих пор ходит с палочкой. Осколком был легко ранен и Василий. Приказом Сталина Василия опять сняли с должности, и несколько месяцев он был не у дел.

Расскажу о Николае Ивановиче Власове, человеке трагической судьбы. Он, как и многие летчики нашего полка, был из качинских инструкторов. В 1943 году ему было двадцать семь лет. В начале войны он летал на МиГ-3 и сбил десять самолетов противника. Во время боев с наступавшими к Дону немцами был сбит один из пикирующих бомбардировщиков полка, тоже опекаемого Василием Сталиным, где командиром был Иван Семенович Полбин (позже Герой Советского Союза, а затем посмертно — дважды Герой). Один из членов экипажа пробрался через линию фронта к своим и сообщил, что командир экипажа, Герой Советского Союза, ранен и его прячут в деревне (третий член экипажа погиб). Власов на связном самолете У-2 перелетел через линию фронта в немецкий тыл, забрал раненого летчика и привез его к своим. Тем же ноябрьским указом, что и летчикам полка, ему присвоили звание Героя Советского Союза.

Летом 1943 года Власов, как летчик-инспектор, полетел на легком самолете УТ-2 в Ленинград. Вдруг от Василия мы узнали, что он перелетел к финнам и теперь служит немцам. Так и считали с тех пор, что Власов предатель, хотя верить в это не хотелось — все знали его хорошим, приятным человеком, отличным товарищем. И только в начале 60-х годов в «Правде» появилась статья, где говорилось о судьбе Николая Власова, который, оказывается, в том полете в Ленинград попал в плохую погоду, заблудился и случайно сел на финском аэродроме. Он попал в немецкий концлагерь. Как-то на встрече ветеранов в дни празднования пятидесятилетия Победы я познакомился с бывшим летчиком-штурмовиком В. Г. Горшковым, который сидел в том же лагере и помнил Власова. Это был специальный лагерь для пленных лиц летного состава, находился он в Польше вблизи Лодзи. Владимир Гаврилович рассказал мне, что Власов бежал, спрятавшись под кузовом фургона, но на третий день его поймали и избитого привезли обратно. Потом его отправили в другой лагерь и там, после второй попытки побега, расстреляли. В Люберцах под Москвой Николаю Власову поставлен памятник.

В связи с этим рассказом вспоминаю реплику Василия Сталина по адресу его сводного брата Якова, сына Сталина от первой жены, попавшего в плен осенью 1941 года: «Вот дурак — не смог застрелиться!» Я тогда еще понял, что это отражало

мнение его отца, отношение которого к военнопленным было известно. Но мне было непонятно, почему надо считать предателями всех, кто в силу обстоятельств оказались в плену. Неприсоединение, из-за такой позиции Сталина, нашей страны к Гаагской конвенции, регламентирующей содержание военнопленных, привело к несравненно более жестокому обращению фашистов с нашими людьми в лагерях, чем с военнопленными из других армий антигитлеровской коалиции (которые даже могли получать посылки от родных), повлекло гибель большинства их. А кто возвращался, попадал, как правило, в лагерь в своей стране.

Мне довелось не раз встречаться с известным летчиком, сослуживцем и товарищем моего брата Алексея, Григорием Устиновичем Дольниковым. Он на фронте был сбит и взят немцами в плен (его историю, связанную с пленом, использовал Шолохов для рассказа «Судьба человека»). Дольников бежал из плена, попал к партизанам, а потом ему удалось вернуться в свой полк, где он сбил еще больше десяти немецких самолетов. Тем не менее после окончания войны его долго «проверяли», то и дело вызывая на допросы в «органы», и хотя и оставили в военной авиации, но отправили в отдаленный полк на Дальнем Востоке. Только после смерти Сталина его начали продвигать по службе, которую он закончил в звании генерал-полковника авиации. Более чем через двадцать лет после войны вспомнили его боевые заслуги и присвоили звание Героя Советского Союза.

В уже упомянутой книге о Хартмане рассказывается, что, после того как он, будучи сбит, попал к нам в плен и затем бежал, его наградили орденом и повысили в звании — отношение прямо противоположное тому, что было у нас. В Англии тоже пребывание в плену засчитывалось в срок прохождения воинской службы.

После Северо-Западного фронта наш полк стоял на отдыхе в Люберцах. Как-то приехал Василий (еще до своего снятия), построил летчиков и зачитал новый состав полка. Меня почему-то не назвал. Я не мог понять, в чем дело. Позже мне объявили, что я назначен старшим летчиком в 12-й гвардейский истребительный авиаполк, входящий в ПВО Москвы.

Глава 8
12-й гвардейский полк

Противовоздушную оборону Москвы обеспечивал 6-й авиационный истребительный корпус, укомплектованный в основном самолетами МиГ-3, а также «яками». (В начале войны летали еще и на самолетах И-16 и И-153.) В 16-м полку были также английские «спитфайеры», а в 28-м американские «аэрокобры». 12-й гвардейский полк этого корпуса базировался в Москве на Центральном аэродроме имени М. В. Фрунзе («Ходынка»), а для боевой работы использовал еще аэродромы Клин, Кубинка, Подольск и Вязьма (Двоевка). Командир полка — опытный летчик и уважаемый человек, подполковник Константин Васильевич Маренков. В Качинской летной школе он был инструктором Василия Сталина. Штурманом полка (заместителем командира) вначале был Владимир Нестерович Глебов, а потом стал Алексей Николаевич Катрич, получивший звание Героя Советского Союза за первый в истории авиации высотный таран.

Надо сказать, что в войне не всегда таран бывал преднамеренный — иногда это было случайное столкновение с атакуемым самолетом противника. Но его обычно объявляли тараном (как правило, политработники). Катрич же на самолете МиГ-3, когда у него отказали пулеметы, «аккуратно» отрубил винтом своего самолета руль высоты немецкого бомбардировщика и, повредив только винт, вернулся на свой аэродром. Он также сбил в 1943 году ночью в районе Серпухова, с участием К. А. Крюкова, последний из близко подлетавших к Москве германских самолетов. Позже он был одним из самых уважаемых военачальников наших ВВС, генерал-полковником авиации. Он скончался в 2005 году.

Как-то на встрече ветеранов 6-го корпуса Катрич рассказывал мне, что, после того как он в 1943 году сбил около Дорогобужа под Смоленском Ю-88 и заметил место его аварийной посадки, он полетел туда на У-2. Увидев в разбитой кабине трех оставшихся в живых, тяжело раненных членов экипажа (один из них в стонах все звал маму), он подумал: «Лучше бы я не прилетал». Они в тот момент были для него такие же, как и он, молодые воины, поверженные в бою. Подошедших из деревни женщин он попросил взять раненых немцев к себе и постараться выходить их. Женщины поклонились в знак согласия. Что было с ними дальше, Катрич не знает.

1-я и 3-я эскадрильи полка летали на самолетах Як-9,

имевших потолок 10 200 м, а 2-я эскадрилья была высотная, где были самолеты МиГ-3 и два МиГ-3Д (с увеличенным крылом) с потолком около 12 300 метров (бывало, что такую высоту не удавалось набрать из-за падения давления масла в моторе), а также высотный вариант «яка» — Як-9Д (с мотором, снабженным нагнетателем конструкции Владимира Доллежаля), почти с таким же потолком. В этот период 2-я и 3-я эскадрильи непосредственно прикрывали Москву, а 1-я больше базировалась на «выносном» аэродроме и прикрывала коммуникации фронта.

Летчики 12-го гвардейского полка, в отличие от фронтовых, много летали в сложных метеоусловиях и были хорошо натренированы в этом отношении. Вначале мы пробивали облака и летали ночью, пользуясь для сохранения пространственного представления только гироскопическим указателем поворота и скольжения («Пионером»), в сочетании с другими обычными пилотажными приборами, что было далеко не просто. Потом на наши самолеты установили авиагоризонты американского производства (приборы, показывающие положение самолета относительно линии горизонта). Установили также и радиополукомпас, показывающий отклонение самолета от направления на наземную радиостанцию. Летать в облаках и за облаками стало легче.

Часто приходилось вылетать на задание при очень низкой облачности и пробивать облака в сомкнутом строю пары. Ночью вне облаков мы тоже часто летали парой, в частности над Смоленском для прикрытия города с воздуха после его освобождения в сентябре 1943 года.

У меня сохранилась лётная книжка с записью метеоминимума, при котором я имел право тогда летать, — видимость 2 км, высота облачности 100 м (т. е. «2х100»), а ночью — «4х200». (Это более строгий минимум, чем на реактивных истребителях 50–60-х годов с системой слепой посадки ОСП-48, но, конечно, у тех «яков» скорость при заходе на посадку была намного меньше.)

Я был назначен старшим летчиком в 3-ю эскадрилью, которой командовал капитан Максим Емельянович Цыганов. Мне рассказали случившуюся с ним историю. В одном из боев он был вынужден выпрыгнуть с парашютом за линией фронта, немцы его схватили и заперли в сарае, но он ночью выломал доски и убежал. Добрался до своего полка. За то, что он был в плену, хотя и всего лишь один день, его исключили из партии, но командиру полка удалось добиться, чтобы ему разрешили летать. Цыганов «оправдал доверие» и был восстановлен в партии.

Ночью я впервые стал летать в августе 1943 года, вначале в

Кубинке, а потом в Клину. Освещение аэродрома для посадки было минимальным: один посадочный рассеивающий прожектор, освещавший зону приземления, и один зенитный прожектор, стоявший перед началом ВПП, луч которого «лежал» на посадочной полосе. После приземления прожекторы сразу выключали, а при взлете их не включали — направление на разбеге и пробеге выдерживали по простому фонарю, установленному в конце полосы.

С клинского аэродрома мы летали ночью на прикрытие Москвы в западных и северо-западных секторах зоны, отведенной для патрулирования истребителей. Мне запомнился один из вылетов в паре с командиром эскадрильи. Только мы пришли в зону в районе Истры, как подошла низкая дождевая облачность. Цыганов дал команду идти домой, но я его уже не видел и пошел один. Облачность была ниже 100 м, шел дождь. Пришлось снизиться почти до бреющего полета. Я взял курс на северо-восток, чтобы выйти на Ленинградское шоссе, а по нему дойти до Клина. Боялся только, что проскочу шоссе, так как для светомаскировки на фары автомашин тогда устанавливали заглушки (называвшиеся «лягушками») с горизонтальными щелями, пропускавшими только узкую полосу света, и с высоты свет фар был почти не виден. Если бы я не заметил шоссе, то конечно бы заблудился. Я шел низко, поэтому все-таки увидел шоссе по свету фар и пошел вдоль него на северо-запад в сторону Клина. Там облачность оказалась повыше, и дождя не было. Нашел аэродром по направленному вертикально вверх лучу прожектора и приземлился. Командир сел чуть раньше меня.

Вскоре после войны, когда мы сидели с Цыгановым за ужином, он, вспомнив тот полет, сказал: «Вот тогда я понял, что ты действительно летчик. Я ведь был уверен, что ты убьешься…» Услышать эту сдержанную похвалу от немногословного Цыганова было приятно. С Максимом Цыгановым мы спустя много лет встречались в Волгограде, где он служил командиром дивизии ПВО и остался там жить, уйдя в отставку в звании полковника. Последний раз я был у него осенью 2000 года, приехав в Волгоград на празднование 90-летия основания Качинской школы летчиков, и мы снова вспомнили этот полет.

В этот период конструктор А. С. Яковлев, с которым я был хорошо знаком, передал для меня освободившийся после испытаний истребитель Як-9. На нем вместо штурвальчика изменения оборотов винта установили рычаг рядом с рычагом газа мотора. Меня всегда привлекали технические новшества, и понравилось, что эти рычаги можно двигать вместе, что соответствовало логике управления мотором и винтом на

большинстве режимов полета. Однако при первом же заходе на посадку на Центральном аэродроме это меня и подвело. На планировании я убрал вместе оба рычага (что не следовало делать), обороты стали минимальными и винт перешел на большой шаг. При большом шаге винт на планировании создает намного меньшее сопротивление, поэтому самолет стал планировать более полого, чем обычно. Естественно, я оказался выше той привычной траектории, при которой мог сесть в начале полосы. Надо было уходить на второй круг. Я дал оба рычага вместе полностью вперед, но обороты винта остались минимальными (1500 вместо 2500 об/мин!), и самолет не разгонялся (ситуация, близкая попытке разгона автомобиля с малой скорости на четвертой передаче). На предельно малой скорости, едва не цепляя за верхушки деревьев, я перетянул парк между аэродромом и Песчаной улицей, и тут обороты начали потихоньку расти. У меня отлегло от сердца. Опять повезло. Однако, увы — у меня не возникло мысли убрать шасси, чтобы самолет быстрее набрал скорость, — ошибка, которая могла стоить жизни. После этого полета ввели изменения в конструкцию, чтобы исключить «зависание» оборотов.

Зимой 1944 года меня перевели в 1-ю эскадрилью на должность командира звена, вместо Анатолия Короля, которого перевели в другой полк с повышением. Командиром эскадрильи, с которым мы потом подружились, был Герой Советского Союза Константин Алексеевич Крюков, начавший войну в ее первый день в Белоруссии. Сразу после моего прихода в эскадрилью, вернувшись от командира полка отчего-то в плохом настроении, Крюков мне сказал: «Полетим с тобой, я тебя проверю на парном пилотаже». То есть проверит, как я держусь в строю на фигурах — один из самых сложных полетов.

Выйдя из землянки, я посмотрел на небо — сплошная низкая облачность. Но я ничего не сказал и пошел к самолету. Взлетели строем и подошли к облакам. Высота нижнего края около двухсот метров. Я подумал, что пилотаж не состоится и мы пойдем на посадку. Но Крюков стал виражить с предельными кренами, энергично переводя машину из одного виража в другой. Находясь в строю в пяти-семи метрах от крыла ведущего, нельзя было даже на секунду отвести взгляд от его самолета. Когда на вираже я оказывался внизу, между Крюковым и землей, боковым зрением видел ее — уж очень она была близко, казалось, крыло, стоявшее почти вертикально, вот-вот ее заденет. Пилотировали, кстати, в районе Кунцева, где был его дом и дом его будущей жены Маши. Кажется, моим пилотированием Крюков остался доволен, хотя ничего не сказал, но я потом чувствовал, что он уверен во мне.

Эскадрилья постоянно базировалась в Двоевке, вблизи Вязьмы. В городе мы не бывали, но с воздуха видели этот несчастный, почти полностью разрушенный город. Как-то в паре с Крюковым мы возвращались с московского Центрального аэродрома в Двоевку. Подойдя к Вязьме на большой высоте, услышали по радио сообщение наземного поста наблюдения, что к станции Издешково идет «юнкерс». Меня охватило радостное возбуждение. Со скоростью, близкой к предельно допустимой, более 600 км/ч, мы спикировали в район станции и сразу же увидели впереди двухмоторный самолет. Снизились ниже его, потом с небольшим набором высоты начали атаку. Палец был уже на гашетке, но мне показалось, что самолет не совсем похож на Ю-88. В этот же момент и Крюков передал: «Отставить. Это свой». Мы прошли рядом с ним — это был поставлявшийся по ленд-лизу американский бомбардировщик «Дуглас А-20» «бостон». Экипаж его, наверное, не догадывался, что мы чуть не открыли огонь, а ведь кто-нибудь на нашем месте, имея такую информацию, не стал бы раздумывать.

В Двоевке мы поочередно парами дежурили в готовности № 1, то есть сидя в кабинах самолетов. При таком дежурстве на московском Центральном аэродроме к самолетам подводили связной провод, который мы подсоединяли к фишке шлемофона. По этой линии нам с КП давали команду на вылет и первую информацию о задаче, а когда все было спокойно, включали музыку. В Двоевке такой связи не было, мы запускали моторы по сигнальной ракете, взлетали и уже в воздухе получали по радио команды, какой держать курс и какую набирать высоту. Приходилось довольно часто вылетать в связи с пролетами немецких самолетов-разведчиков. Своим появлением в воздухе мы отгоняли их, но встретить разведчика и догнать его удалось только однажды заместителю командира эскадрильи Гавриилу Евстафьевичу Фастовцу, опытному летчику, начавшему войну еще на самолете И-16. Он и сбил этот единственный на счету нашего полка за лето 1944 года самолет — Ю-88.

Фастовец, которого все звали Жора, очень общительный, веселый человек, был еще и парашютистом, совершившим около шестисот прыжков. После войны он служил в авиации ПВО, где стал полковником, начальником парашютной подготовки, продолжая летать. Много позже мне довелось общаться как по работе, так и вне ее с его сыном, летчиком-испытателем фирмы «МиГ», которого родители назвали Авиардом, а все называли Аликом. С ним в середине 70-х произошел уникальный случай. Выполняя полет с аэродрома Научно-испытательного института ВВС на проверку прочности самолета МиГ-23, он создал заданную

максимальную перегрузку 8 единиц, но центроплан (часть фюзеляжа, к которой крепятся консоли крыла) не выдержал. В эти одну-две секунды разрушения самолета Алик Фастовец успел выдернуть кольцевые держки катапультного кресла, находящиеся между ног летчика. Приземлившись на парашюте, Фастовец включил на передачу аварийный радиомаяк, чтобы поисковый вертолет мог его легче найти. Однако летевший в вертолете начальник Института генерал И. Д. Гайдаенко не стал включать поисковый радиокомпас, будучи совершенно уверен, что в этой ситуации летчик не мог остаться живым и включить маяк. Он был радостно удивлен, увидев Алика сидящим на полотнище спасшего его парашюта. В 80-х годах Алику Фастовцу было присвоено звание Героя Советского Союза, а в 1991 году он умер от инсульта, всего на год пережив своего отца.

Еще в 1941 году в ПВО Москвы появились первые наземные обзорные радиолокаторы РУС-2. Локаторы вначале использовались только для информации о летящих самолетах, а для наведения их применять стали только, кажется, только с 1943 года. И у нас в Двоевке на командном пункте (КП) был радиолокатор наведения, на экране которого наблюдали отметки от самолета противника и нашего истребителя и передавали по радио летчику необходимые для перехвата курс и высоту.

Вскоре на КП обратили внимание; что немецкий разведчик изменял свой курс в зависимости от команд, передаваемых нашему истребителю, идущему на перехват. Пришли к выводу, что в составе экипажей этих единичных разведчиков был знающий русский язык радист. Немцы, как правило, летали при наличии облачности и вовремя укрывались в ней.

Однажды я в паре с ведомым набирал заданную с КП высоту десять тысяч метров. Стрелка высотомера уже приближалась к семи тысячам, когда я, очнувшись словно от дремоты, увидел, что высота почему-то стала меньше четырех. Снова начал набирать высоту, и вновь повторилось то же самое. От кислородного голодания я был как в тумане и плохо соображал. Мой ведомый доложил на КП, там догадались, что не в порядке кислородное оборудование, и приказали мне возвращаться. Ведомый один оставаться не захотел и последовал за мной. Оказалось, что проходящий под сиденьем кислородный шланг был чем-то пережат.

В другой раз после взлета по ракете в паре с ведомым Юрой Барановым я получил по радио заданные курс и высоту. Немецкий разведчик, очевидно, поняв, что на него наводят, стал уходить. Я шел на максимальных оборотах, и Баранов постепенно отставал — у него был более старый самолет. Потом мне

передали, что «юнкерс» в двадцати километрах, но дальше ни его, ни меня видеть не будут, потому что мы были уже на предельной дальности действия локатора. Я шел тем же курсом уже один (Баранов, отстав, повернул обратно), думая, что вот-вот его увижу, но впереди ничего не было видно. Видимо, перехватив информацию, немецкий летчик изменил курс или скрылся в находившихся ниже облаках.

Минут через десять я понял, что немца уже не найду. Надо было возвращаться, а по прикидке я был уже далеко за линией фронта. Развернулся и пошел, вначале не снижаясь, за сплошными облаками, пока не решил, что уже наверняка нахожусь над нашей территорией. Вышел под облака на высоте около трехсот метров и вскоре увидел железную дорогу и какую-то станцию. Снизившись до бреющего полета, три раза проходил вдоль путей, чтобы прочитать название станции, но разобрать не смог. Оказывается, как мне потом объяснили товарищи, надо было лететь не вдоль, а прямо на надпись, тогда прочесть легче. К счастью, остаток топлива меня не очень волновал — самолет был пятибаковым вариантом «яка» с почти трехчасовой продолжительностью полета. Радиополукомпас, настроенный на станцию нашего аэродрома, «не тянул» так же, как и связная радиостанция, так как я был еще далеко. Пришла в голову мысль — настроился на московскую радиовещательную станцию имени Коминтерна, главную станцию советского радио и очень мощную. Стрелка прибора отклонилась от нулевой отметки. Направив нос самолета по стрелке, я по компасу определил, что радиостанция почти точно на востоке от меня. Значит, я от нее и от Москвы на западе, а Минская автострада, вблизи которой наш аэродром, от Москвы идет примерно на юго-запад. Если пойду на юго-восток, то должен выйти на автостраду. Только бы не проскочить! Еще не дойдя до нее, услышал радиостанцию нашего аэродрома, а вскоре и опознал местность. В это время на экране наземного радиолокатора увидели метку — периодически вспыхивающую точку — и попросили сделать отворот. Метка пошла в ту же сторону — значит, она от моего самолета. Мне подсказали курс на аэродром, но я уже и сам знал, как на него выйти. Летчики потом шутили, что у меня в запасе оставался «шестой способ восстановления ориентировки» — посадка и опрос местного населения.

Этот эпизод помог мне приобрести уверенность в навигации, и в дальнейшем мне ни разу не случалось терять ориентировку (как говорят в авиации, «блудить», от слова «заблудиться»), хотя сложные ситуации бывали. Одна была вскоре после этого.

Майор Катрич и я в паре перелетали из Двоевки в Москву.

Впереди оказалась очень низкая облачность, пришлось перейти на бреющий полет. Услышали по радио команду садиться в Кубинке из-за ухудшения погоды. Посмотрел на командира, он помахал рукой около уха: «Мы ничего не слышали!» Через некоторое время я узнал перекресток на шоссе в районе поселка Жаворонки и понял, что Катрич уклоняется от маршрута. Вышел вперед и покачал крыльями, чтобы он шел за мной. По знакомым с детства дорогам в районе, где была наша дача, я вышел на Архангельское, оттуда на Тушино, а там видимость была лучше, и мы сели у себя на Центральном аэродроме. Как я узнал, Катрич получил нагоняй за то, что мы не сели в Кубинке.

Однажды, возвращаясь с боевого задания, снизившись немного ниже шести тысяч метров, я переключил нагнетатель мотора со второй скорости на первую. Через несколько секунд мотор неожиданно заглох. Посмотрел на указатель давления топлива: стрелка на нуле. Ясно — отказала бензопомпа. Я стал заходить на посадку без мотора. Пока снижался в район третьего разворота, прикидывал, на какой высоте его начать, чтобы планирование закончилось в начале ВПП. Начал разворот на высоте тысячи метров, потом четвертый — на пятистах метрах, перед самой посадкой выпустил шасси и сел точно у посадочного «Т». В конце пробега тормозами отвернул вправо и остановился. Пошел на КП и доложил Катричу, который был с инженером полка. Катрич похвалил за посадку, а инженер пошел осмотреть самолет. Потом позвал меня: «Посмотри!» Заглянув в кабину, я увидел, что рычаг скоростей нагнетателя остался в положении второй скорости, а перекрывной кран топлива («пожарный кран») закрыт. Значит, я сам себе перекрыл подачу топлива, по ошибке взявшись за другой рычаг! Это, конечно, было и недостатком компоновки кабины — такие разные по назначению рычаги, да еще почти одинаковые по форме, нельзя было располагать рядом. Подобными вопросами (как теперь говорят, эргономическими, касающимися взаимосвязи «человек — машина») мне пришлось потом много заниматься на испытательной работе. После этого случая на всех самолетах полка пожарные краны зафиксировали резиновой петлей.

Кто-то мне сказал, что на аэродроме Ржева погиб сын генерала Болдина Олег. Я в первый момент не понял, о ком идет речь, но потом сообразил, что это Олег Баранцевич, мой хороший товарищ, с которым мы вместе учились в артиллерийской спецшколе и в летной школе. Генерал Болдин был его отчимом (когда мы учились вместе, я этого не знал). Меня еще до войны удивляло, что Олег пошел по военной линии, да еще захотел стать летчиком: у него были заметные гуманитарные

наклонности. Его дед был известным русским писателем польского происхождения, а родной отец — поэтом. Олег тоже писал стихи. У меня сохранилась подаренная им его маленькая фотография со стихами на обороте: «Избороздили морщины лет твое лицо, товарищ. В жизни все оставляет след, даже и дым пожарищ». Очевидно, его характер, некоторая рассеянность сыграли роль в его судьбе: при полете по кругу перед посадкой он сорвался в штопор — не выпускалось шасси, а он завозился, видимо, с краном выпуска и не заметил потери скорости.

Еще один мой брат — Алексей стал летчиком. Только начав учиться в десятом классе, он ушел из школы и вместе с Сашей Щербаковым и Левой Булганиным поступил в Вязниковскую школу летчиков. После ее окончания осенью 1943 года их назначили в 12-й полк. Алеша был в нашей эскадрилье и позже он летал с нами в Двоевке. (После войны он сдал экстерном экзамены за среднюю школу и получил аттестат.)

Как-то в Двоевку прилетел с Центрального аэродрома комиссар нашего полка подполковник П. Гвоздев. Передвигая ручку крана для выпуска шасси перед заходом на посадку, он, видимо, перчаткой задел рукоятку включения магнето (зажигания) мотора и выключил его. Мотор «обрезал». Гвоздев, не поняв причину, стал разворачиваться, чтобы сесть на полосу, перетянул «на себя» ручку, свалился на крыло и разбился. Летчики, в том числе мой брат, поехали к месту падения на грузовике, будучи в полной уверенности, что в машине находился я, так как за пятнадцать минут до этого я взлетел для перегонки самолета в Москву. Они решили, что из-за какой-то неисправности я вернулся. (О вылете из Москвы Гвоздева они не знали.)

В конце 1944 года группа наших самолетов полетела сопровождать «особо важный» самолет в Шяуляй в Литве. В их числе полетел на моем самолете Алексей. На посадке, сразу после приземления, колесо на правой стойке шасси стало поперек движения, самолет рванулся в сторону. Чтобы удержать его от разворота, Алеша дал противоположный тормоз, и самолет скапотировал — перевернулся на спину. Как выяснилось, из-за выпадения контровки вследствие вибрации отвернулся болт и рассоединилась траверза, удерживающая колесо в нужном положении. У Алексея был поврежден позвоночник и лицо при ударе о прицел. Мне стало известно, что «особист» начал допрашивать моего техника Павла Чудакова, пытаясь обвинить его в злонамеренности. При первой возможности я сказал об этом отцу, и техника оставили в покое.

Выйдя из больницы, брат продолжал летать, несмотря на

остаточные явления после аварии. После войны Алексей закончил Военно-воздушную (командную) академию (теперь — имени Гагарина) и начал строевую службу — сначала заместителем командира авиационного истребительного полка в Кубинке, а затем стал его командиром. Позже командовал полком в Белоруссии. После окончания Академии Генерального штаба он возглавил истребительную дивизию в Заполярье (в Алакуртти), а потом в Группе советских войск в Германии, где позже его назначили командиром корпуса. Потом во Львове был заместителем и первым заместителем командующего Воздушной армией. В течение семи лет был командующим ВВС Туркестанского военного округа в Ташкенте. Все это время летал на реактивных истребителях МиГ-19 и МиГ-21. В последние годы жизни он работал заместителем начальника Управления воздушным движением ВВС. Через месяц после увольнения в запас в возрасте шестидесяти одного года (за день до дня рождения) он скончался от инфаркта. Вплоть до настоящего времени редко случаются ветеранские встречи, на которых я не услышал бы лестные отзывы о нем как о хорошем человеке, отличном летчике, смелом командире, заботливом и хозяйственном начальнике гарнизона. Более компанейский и веселый, чем я, он любил шумные компании, имел много друзей и еще больше приятелей. Иногда он ради дела допускал вольности в отношении соблюдения правил, за что ему, случалось, и попадало. К Алексею очень часто обращались с разными просьбами, и всегда он делал все возможное, чтобы помочь, оставив у очень многих добрую память о себе.

Еще в начале 1944 года летчиков 3-й эскадрильи за вылеты на боевые задания представили к награждению орденом Отечественной войны: комэска Цыганова — орденом 1-й степени, а нас — 2-й степени. Но командир корпуса генерал Митенков снизил награды на одну ступень; командир получил «Отечественный» 2-й степени, а мы — ордена Красной Звезды. Упоминаю об этом потому, что назначенный позже в полк Лева Булганин, успевший сделать всего два или три вылета на боевое задание, вскоре неожиданно для всех был награжден орденом Отечественной войны 1-й степени — кто-то в большом военном руководстве решил позаботиться о нем (он был сыном члена Политбюро и члена Военного совета фронта Н. А. Булганина). Леве было неловко, и он в полку этот орден никогда не носил. Через некоторое время он перешел от нас в 28-й полк, летавший на «аэрокобрах».

С Левой Булганиным связано трагическое событие. Через две или три недели после окончания войны он ехал с тремя

офицерами нашего полка по Ленинградскому шоссе к центру на спортивной машине «Бьюик» из гаража Министерства обороны, которой он пользовался. Все были в сильном подпитии. Грузовик, находившийся перед ним, стал брать влево, объезжая стоявший у бордюра другой грузовик. Лева решил обогнать ехавший грузовик справа и врезался в стоявшую машину. Погибли Даубе и Мельников, у Кости Крюкова была повреждена челюсть, а Лева не пострадал. Особенно обидно за Леонида Даубе. Боевой летчик, совершивший около ста вылетов на штурмовку, представлявшийся к званию Героя, а погиб так нелепо.

Позже Лева повлиял и на службу своего приятеля и моего брата Алексея. Летом 1954 года Лева участвовал в ужине в ресторане по случаю рождения Алешиной дочери Нины. Потом Лева где-то еще добавил (это было его грехом). Когда он добрался домой совсем пьяным, он наткнулся на своего отца Н. А. Булганина, тогда уже министра обороны. Узнав, с кем Лева был в компании, Булганин приказал снять с должности Алексея. Была назначена комиссия по проверке его полка, который до этого числился в передовых, и Алексей получал благодарности. Достаточно сказать, что именно он во главе своего полка водил три или четыре раза всю колонну (дивизию) реактивных самолетов-истребителей МиГ-15, пролетавших над Красной площадью во время парадов 1 Мая и 7 Ноября, и был за это награжден орденом Красного Знамени. Но комиссия, следуя указаниям министра, сделала выводы, противоположные еще недавним. Алексея сняли с должности командира и назначили заместителем командира полка, стоявшего в поселке Береза в Белоруссии. Но вскоре он стал командиром этого полка. А Леву его отец отправил на некоторое время служить в Одессу.

После этого Лева работал в штабе испытательного НИИ ВВС в Чкаловской, где тогда уже служил я. О нем были хорошего мнения — он был знающим, грамотным офицером и хорошим товарищем, хотя увлечение алкоголем его не покидало. После вывода в 1958 году его отца из Политбюро Леву куда-то перевели из Института. Уже на пенсии, в возрасте немногим более пятидесяти лет, он умер.

В 1943 году нашу семью постигла беда, начавшаяся с чужой трагедии. Шестнадцатилетний сын наркома авиационной промышленности А. И. Шахурина Володя (с не совсем здоровой психикой) застрелил девушку, за которой он ухаживал, — дочь К. А. Уманского, назначенного послом в Мексику (Володя не хотел, чтобы она туда уезжала). И тут же застрелился сам. Это произошло на лестнице Большого Каменного моста, по которой они спускались. Пистолет «вальтер», из которого стрелял Володя

Шахурин, был наш (во время войны у нас дома было оружие). Он в тот день попросил моего брата Ваню «дать поносить» пистолет, и Ваня по наивности, ничего не подозревая, отдал (он шел за ними, еще не успев перейти мост на пути к лестнице). Вначале это дело вел следователь Лев Шейнин. Он был довольно лоялен при допросах. Говорят, дело было прекращено.

Но вдруг оно снова закрутилось. Следователь, теперь уже Владзимерский (позже расстрелянный вместе с Берией), придал делу политическую окраску: раскрыли, мол, «юношескую антисоветскую организацию». Арестовали шестнадцатилетнего Ваню, а через неделю и другого моего брата, четырнадцатилетнего Серго. Были арестованы также сыновья генерала Хмельницкого (адъютанта Ворошилова), сын сестры жены Сталина Анны Сергеевны, сын профессора А. Н. Бакулева, сын секретаря моего отца Барабанова — всего 28 ребят того же возраста. Владзимерский допрашивал уже по-другому, хотя и без побоев, и в самом деле состряпал «дело». Все это, конечно, делалось с ведома и даже по указанию Сталина, поэтому обращаться с какими-либо просьбами их родителям, хотя и занимавшим высокое положение, было совершенно бесполезно и могло привести только к худшему.

Мои братья «сидели» на Лубянке более полугода. До самого освобождения Ваня не знал, что Серго тоже в тюрьме. Встретились они только в помещении, куда пришла их «принимать» мама. Братья до конца отрицали свою вину в антисоветской деятельности и не хотели подписывать документ с признанием своей вины. Им снова предложили подписать его на выходе, угрожая: «Иначе не выйдешь!», они опять отказывались, но мама передала им указание отца подписать, что потребуют. Обоих сослали на год в Сталинабад (Душанбе). Правда, там Ване все же разрешили поступить в авиационную техническую школу, а Серго учился в средней школе. Местный главный чекист разрешил им не приходить каждую неделю «отмечаться», как полагалось: «Я и так о вас все буду знать».

Отец рассказывал позже, что в конце 40-х годов Сталин вдруг спросил его: «А где твои сыновья, которые были осуждены?» Отец ответил, что старший учится в Академии имени Жуковского, а младший — в Институте международных отношений. На что Сталин сказал: «А достойны ли они учиться в советском высшем учебном заведении?» Отец промолчал. После этого разговора он был уверен, что теперь их немедленно исключат, а может быть, и арестуют (это был период новой волны репрессий). Но ничего не произошло. Видимо, Сталина что-то отвлекло, и он забыл об этом, чего с ним почти никогда не бывало. После смерти Сталина

судимость с братьев сняли, и теперь они получили удостоверения незаконно репрессированных, хотя, конечно, их судьбу не сравнить с судьбами миллионов других арестованных.

Глава 9
Цена Победы

В День Победы мне посчастливилось быть в Москве и даже в родительском доме. Около пяти часов утра 9 Мая мы поехали на аэродром провожать отца в Берлин. Выехав из Спасских ворот Кремля, проехали через Красную площадь, где ликовали люди, собравшиеся стихийно ночью после сообщения о капитуляции Германии.

А. И. Микоян улетал во главе группы специалистов по заданию Государственного Комитета Обороны с целью наладить продовольственную и медицинскую помощь населению побежденной Германии. В Берлине его встречал Г. К. Жуков. Анастас Иванович провел вместе с Военным советом 1-го Белорусского фронта совещание с участием немецкой общественности, работников промышленности, транспорта, здравоохранения, коммунального хозяйства. Позже мне рассказывал заместитель наркома внутренних дел И. А. Серов, входивший в состав делегации, как он докладывал на совещании о плане поставок продовольствия. Когда в числе продуктов он назвал кофе, вначале реакции не последовало. Анастас Иванович шепнул ему: «Скажи — натуральный кофе». Серов, не думая, что это важно, все-таки сказал, и после паузы раздались аплодисменты. Немцы, давно знавшие только суррогат, и не мечтали о натуральном кофе.

Здесь я отвлекусь от воспоминаний и приведу некоторые известные мне факты и свои соображения, связанные с Великой Отечественной войной 1941–1945 годов и ролью Сталина в ней. Как известно, с начала 1941 года в Москву стало поступать много сведений и данных из самых различных источников, говорящих о решении Гитлера напасть на нашу страну. Они различались по степени возможного к ним доверия, но сочетания даже небольшой части из них было достаточно, чтобы поверить в их истинность. Упомяну лишь несколько таких фактов, которые, может быть, менее известны.

Два бывших сотрудника советского посольства в Германии — А. М. Коротков (разведчик КГБ) и И. С. Чернышев (работник МИДа) рассказывали мне и Олегу Трояновскому в 50-х годах, что за полтора-два месяца до начала войны они собственноручно написали подробный доклад для московского руководства о массовом перемещении войск к границе СССР. А 19 июня вечером из нашего посольства было направлено в Москву сообщение о

том, что немцы начнут войну рано утром 22 июня. Сталин прочитал телеграмму в субботу, 21-го. Это было подтверждением известного теперь донесения разведчика Рихарда Зорге из Японии.

Мой отец рассказывал, что за два дня до начала войны ему позвонил начальник Рижского порта (отец, как заместитель Председателя Совнаркома СССР, курировал морской торговый флот) и сообщил, что около 25 стоявших в порту под загрузкой или разгрузкой германских судов прекратили все работы и готовятся к выходу в море. Такого в портах никогда не случалось. Начальник порта просил разрешения их задержать. Анастас Иванович немедленно пошел к Сталину и доложил о звонке, предложив задержать немецкие суда. Сталин сказал, что, если мы их задержим, это даст повод Гитлеру начать войну, и распорядился не чинить немцам препятствий. Как сказал отец, каждому здравомыслящему человеку должно было быть ясно, тем более в сочетании с имевшимися другими данными, что срочный уход немецких судов предвещает неизбежное начало войны в ближайшие дни или даже часы, и «повод» уже ничего не решал.

Известно также, что в середине июня происходил массовый отъезд семей сотрудников немецкого посольства на родину, а за день-два до 22-го стало известно, что в посольстве жгли бумаги.

В ночь на 22-е Сталину в присутствии отца и других членов Политбюро доложили о переплывшем реку Прут немецком фельдфебеле, который сообщил, что нападение произойдет утром 22 июня. Несмотря на это, Сталин отказался подписать директиву о приведении всех войск приграничных округов в полную боевую готовность, которую ему доложили нарком С. К. Тимошенко и начальник Генерального штаба Г. К. Жуков. Их поддерживали, как рассказывал отец, многие члены Политбюро. Сталин согласился подписать директиву лишь с предупреждением, что «в течение 22–23 июня возможно внезапное нападение немцев. Нападение может начаться с провокационных действий». Передача директивы, по свидетельству Г. К. Жукова, в округа была закончена в 00.30 минут 22 июня и оказалась запоздалой[6].

Можно привести ряд обстоятельств, которые сыграли роковую роль из-за отсутствия своевременного приказа о приведении войск в готовность к отражению нападения. Достаточно сказать, что из многих частей Белорусского военного округа артиллерия была вывезена на полигоны для испытаний и для учебных стрельб. Часть офицеров находилась в летних отпусках, а другие убыли из расположения части на воскресенье. Самолеты на аэродромах стояли согласно правилам мирного времени, по линейке, крыло в крыло, представляя удобную цель

для бомбометания и штурмовки (как известно, в первый день войны мы потеряли на аэродромах от бомбометаний и штурмовок немцев более восьмисот самолетов, многие из которых были самые современные в то время МиГ-3).

Только нарком военно-морского флота Н. Г. Кузнецов, вопреки указаниям, около часа ночи направил всем флотам шифровку:

«СФ, КБФ, ЧФ, ПВФ, ДВФ. Оперативная готовность № 1 немедленно. Кузнецов».

Штабом Черноморского флота, например, шифровка была принята в 1 час 03 минуты. Первый же налет бомбардировщиков зенитчики флота встретили плотным огнем. Флоты в первый день войны практически не имели потерь[7].

Все многочисленные донесения и сведения о готовящемся нападении Германии на нашу страну, включая сообщения о точной дате и времени нападения, не были приняты Сталиным во внимание. Сталин считал, что эти данные — результат намеренно распространяемой немцами (или англичанами?) дезинформации и требовал «не поддаваться на провокации». Он запретил принимать решительные меры по подготовке к боевым действиям и развертывать войска для обеспечения готовности к отражению нападения, «чтобы не спровоцировать войну», запретил также сбивать немецкие самолеты-разведчики, то и дело летавшие над нашей территорией.

Отношение Сталина к информации отражало присущие ему подозрительность и крайнее недоверие к людям. Он вообще считал любого способным на измену и обман. Перед самым нападением немцев он дал указание вызвать из-за рубежа наших разведчиков, поставлявших тревожные сведения, и «стереть их в лагерную пыль».

Конечно, не следует думать, что Сталин не проводил общую подготовку страны к войне, — в конце 30-х годов многое делалось в этом направлении, в том числе и по его инициативе и под его контролем, — развитие военной промышленности, разработка современных боевых средств, в первую очередь самолетов, танков и артиллерийских орудий; создание стратегических запасов. Увеличивалась численность войск. Создавались также запасы продовольствия и материальных ценностей.

(В выполнении этих решений правительства большую роль сыграл мой отец. Он следил за накоплением хлебопродуктов, сахара и жиров. К весне 1941 года созданные запасы продовольствия могли удовлетворить более чем полугодовые потребности армии. По указанию Сталина Анастас Иванович также занимался по линии внешней торговли созданием

стратегических резервов сырья, которого у нас не было или было недостаточно, такого как каучук, свинец, алюминий, никель, алмазы, различные сплавы.)

Но перевооружение Красной Армии на новую технику только начиналось (хотя технический задел был сделан еще под руководством Тухачевского). На это требовалось еще, наверное, один-два года. Сталин в этот период не хотел и даже боялся войны. Он убедил себя в том, что Гитлер не нарушит договор с нами и не начнет войны, пока не покончит с Англией, и поэтому, вопреки имевшейся в изобилии информации, препятствовал действиям по обеспечению непосредственной готовности армии к нападению врага. Для руководителя государства это — преступная близорукость. Некоторые высшие руководители и военачальники были обеспокоены такой политикой, но большинство верило в «мудрость Сталина». Они считали, что он что-то знает, чего не знают они, и поступает в соответствии с этим. Многие даже с излишним усердием выполняли указания по «умиротворению» немцев. Одним из них был, на мой взгляд, генерал Д. Г. Павлов, расстрелянный после разгрома Западного фронта вместе с другими высшими командирами фронта по указанию Сталина в качестве «козлов отпущения».

Я помню предвоенные разговоры знакомых военных и даже статьи в газетах, касающиеся изучения в академиях вопросов стратегической обороны. В конце 30-х годов, когда уже не было Тухачевского, Уборевича, Якира и других, утверждалось, что в случае нападения на нашу страну мы сразу же перенесем войну на территорию противника и будем только наступать. В Академии Генерального штаба одергивали тех, кто говорил о необходимости разработки теории стратегической обороны. Как пишет Г. К. Жуков:

«В то время наша военно-теоретическая наука вообще не рассматривала глубоко проблемы стратегической обороны, ошибочно считая ее не столь важной». И далее: «Военная стратегия в предвоенный период строилась главным образом на утверждении, что только наступательными действиями можно разгромить агрессора и что оборона будет играть сугубо вспомогательную роль, обеспечивая наступательным группировкам достижение поставленных целей»[8].

Исходя из этой доктрины строилась система вооружения Красной Армии и ее дислокация[9].

Приняв меры по организации стратегической обороны перед нападением Германии, можно было избежать разгрома многих войсковых соединений и пленения миллионов советских солдат.

Несомненно, что громадные потери нашей страны в людях,

материальных ценностях и территории в 1941 году, фактически разгром, лежат на совести лично Сталина (учитывая и предвоенные репрессии против командного состава нашей армии).

В ходе войны было сделано немало ошибок, и это естественно для любого воюющего государства. Но у нас были специфические ошибки, причины которых характерны для нашей государственности с абсолютной авторитарностью диктатора. Я назову здесь две, вероятно, наиболее существенные ошибки, серьезно отразившиеся на ходе войны.

Когда немцы в конце лета 1941 года осадили Киев и вышли севернее и южнее его к Днепру, возникла явная угроза окружения всей нашей группировки. Генштаб эту угрозу видел, и Жуков дважды докладывал Сталину предложение отвести войска. Но Сталину очень не хотелось сдавать Киев, а Днепр казался очень надежным рубежом (особенно на географической карте!), и он не дал согласия на отход. В конце августа немцы форсировали Днепр севернее, а в начале сентября южнее города и 15 сентября окружили четыре наших армии. Было потеряно более полумиллиона человек, только небольшая часть смогла пробиться из окружения. Погиб и командующий фронтом генерал Кирпонос почти со всем своим штабом.

Немцам был открыт путь на восток, после этого они через месяц с небольшим взяли и Харьков.

Вторая роковая ошибка — при попытке нашего наступления на Харьков в 1942 году. В своих воспоминаниях маршал И. Х. Баграмян рассказывает, что в ходе начатого по инициативе Тимошенко при одобрении Сталина наступления на Харьков он (бывший тогда начальником оперативного отдела штаба фронта) увидел по оперативным данным, что создалась угроза удара германской танковой группировки во фланг нашим наступающим войскам. Доложил об этом Тимошенко, но тот не захотел обращаться к Сталину с просьбой об отмене наступления. Тогда Баграмян попросил члена Военного совета Н. С. Хрущева обратиться к Сталину с этим предложением, но, как пишет Баграмян, Хрущеву не удалось убедить Сталина[10].

Еще до того, как я прочитал это в книге Баграмяна, рассказ об этом же (так сказать, «с другого конца») я слышал из уст моего отца. Несколько членов Политбюро, включая его, сидели у Сталина на «Ближней», как называли кунцевскую дачу, в большой столовой, в другом конце которой был столик с телефонами. Зазвонил телефон дальней правительственной связи «ВЧ». Подошел Маленков. Сталин спросил: «Кто звонит?» — «Хрущев». — «Спроси, что он хочет». Маленков послушал Хрущева

и сказал: «Он говорит, что надо прекратить наступление на Харьков, — есть угроза окружения наших частей». Сталин: «Положи трубку — много он понимает. Приказы не обсуждают, а выполняют». Рассказывая об этом, отец добавил: «Даже не захотел к телефону подойти — человек звонил с фронта, где идет бой и гибнут люди, а ему трудно было сделать десяток шагов!» В результате — снова окружение и потеря крупной группировки.

(Хрущев в своем известном докладе при завершении работы XX съезда партии рассказал, как на одном заседании Политбюро после войны Микоян упомянул, что, к сожалению, предложения Хрущева о прекращении наступления на Харьков не были приняты, фактически обвинив Сталина, который на это очень рассердился.)

Теперь для немцев была открыта дорога дальше на восток — к Волге и Сталинграду. Можно сказать с достаточной уверенностью, что, если бы не эти два крупных окружения, которых можно было избежать, немецким войскам не удалось бы дойти до Сталинграда — отступавшие, но не разгромленные в окружении войска оказали бы сопротивление на всем пути немцев от Днепра на восток.

Приниженность и безропотность большинства военачальников разных уровней (особенно в первый период войны) и их боязнь репрессий при авторитарности Сталина приводили часто к неоправданным людским потерям. Чего стоят многочисленные «безымянные высоты», где полегли десятки тысяч солдат ради «галочки» — формального выполнения спущенных «сверху» приказов и боязни ставить вопрос об их изменении в связи с конкретной тактической обстановкой (об этом пишет, в частности, генерал А. В. Горбатов[11]). Стоит также упомянуть и «чехарду» с назначениями, снятиями и перемещениями высших военачальников, над которыми всегда висел сталинский дамоклов меч.

Запала мне в память беседа во время парада в 40-ю годовщину Победы. Я много лет не бывал на парадах на Красной площади, но в этот раз попросил в Министерстве обороны билет на юбилейный парад, чтобы повести туда моего тринадцатилетнего внука. На трибуне беседовал с двумя генералами, один из которых, генерал-лейтенант В. П. Брюхов, начальник управления Минобороны, вспоминал о боях за Берлин и в числе прочего сказал примерно следующее. Зачем надо было в лоб лезть на Зееловские высоты? Там была мощная, глубоко эшелонированная оборона. В первые два дня мы успеха не имели, потом за сутки с трудом продвинулись не более чем на 800 м. Булганин (представитель ставки) требовал от Чуйкова: «Вводите

2-й эшелон. Вводите резервы!» Чуйков: «Я командующий, а не пастух! Я знаю, когда вводить резервы!» Булганин: «Ну, мне здесь делать нечего, а с вами мы поговорим на Политбюро» — и уехал. Чуйков: «Слава богу, уехал». Только к исходу третьего дня наконец прорвали оборону немцев. 360 тысяч потеряли! А Конев шел на Берлин с юга и готов был к нему подойти, но Жуков, при поддержке Ставки, его задержал на два дня, чтобы в Берлин первым вошел именно его фронт.

В предвоенные годы в результате сталинских репрессий были арестованы и в большинстве погибли более 40 тысяч командиров Красной Армии, при этом подавляющее большинство высших, включая таких выдающихся, как М. Тухачевский, И. Уборевич, И. Якир, В. Примаков, В. Путна, В. Блюхер, Я. Алкснис, И. Белов, А. Егоров, Г. Гай, И. Вацетис, Р. Эйдеман, Г. Штерн, Я. Смушкевич, А. Корк, А. Локтионов И. Кожанов, Н. Каширин, Е. Ковтюх. Арестованы были все заместители наркома и почти полностью руководители центрального аппарата, все командующие округами и флотами, все начальники военных академий, все корпусные и подавляющее большинство дивизионных командиров, свыше половины командиров полков. Около 700 человек только тех, чьи звания соответствовали генеральским. Почти все они погибли, а освобождено было около 9 %, в том числе К. Рокоссовский, К. Мерецков, А. Горбатов. Офицерский корпус был разгромлен. Говорят, что Тухачевский сказал при расстреле: «Вы стреляете не в нас. Вы стреляете в Красную Армию». (Кто-то из высших командиров Красной Армии засвидетельствовал, что однажды Сталин, много позже расстрела высших военачальников, наставлял вновь назначенных командующих: «Учите войска так, как это делал Уборевич!»)

В середине 30-х годов Красная Армия считалась лучшей в Европе, а в результате репрессий состояние армии и ее подготовка резко ухудшились[12]. Это государственное преступление Сталина, которому нет оправданий.

На «освободившиеся» места комсостава старшего уровня назначались во многих случаях не имеющие опыта, не окончившие академий командиры, — опытных осталось мало. Качество офицерского корпуса заметно снизилось[13]. Те, кто остался, и вновь назначенные командиры были напуганы репрессиями, что подавляло их инициативу, смелость и самостоятельность, так необходимые в условиях войны. По этой же причине они безропотно воспринимали ошибочные указания в предвоенное время.

Мой отец говорил о том, что потеря в результате репрессий опытных, грамотных и мыслящих военачальников накануне

войны нанесла огромный урон как в ходе подготовки к отражению нападения, так и в ходе боевых действий в первый период войны. Можно только предполагать, насколько более эффективным было бы стратегическое и тактическое руководство войсками, если бы они оставались в строю.

Конечно, нельзя отрицать, что Сталин играл и большую организующую роль в стране во время войны. Его неограниченная власть и авторитет позволяли настойчиво проводить в жизнь принятые решения, и в тех случаях, когда они были правильные, это приносило пользу. Его имя играло и роль символа, хотя пропаганда эту роль и преувеличивала. (Надо сказать, что и наше централизованное управление экономикой, недостаточно эффективное в мирное время, в особо острый период войны, очевидно, сыграло положительную роль.) Но все это далеко не всегда компенсировало вред, о котором говорилось выше. Учитывая все это, я не разделяю распространенное среди бывших фронтовиков мнение, что мы победили в войне благодаря Сталину. Цена нашей победы оказалась непомерно высокой во многом именно из-за диктатуры Сталина. Жертв могло быть намного меньше.

Людские потери нашей страны, связанные с войной, огромны. Это потери войск непосредственно в боевых действиях (как считается, в три раза превышавшие потери немцев), это гибель мирного населения в местах боевых действий, при бомбежках в тылу и при блокаде Ленинграда, убитые и умершие военнопленные в немецких лагерях и, наконец, повышенная смертность населения от голода и других тягот жизни военного времени. Можно еще добавить невозвратившихся военнопленных и угнанных в Германию мирных жителей, а также смертность в наших лагерях для репрессированных и для возвратившихся из немецкого плена. Спущенное когда-то «сверху» число «более 20 миллионов», и даже исправленное потом на «более 27 миллионов», очевидно, не отражает реальных потерь советского народа.

Но вот другая известная цифра — 3 % оставшихся живыми мужчин, родившихся в 1921–1923 годах, является, я думаю, таким же, однажды «с потолка» названным и потом формально повторяемым числом. Я думаю, что на самом деле их осталось намного больше. Конечно, «пример — не доказательство», но все же я его приведу. Мне до войны пришлось учиться в трех разных школах и поэтому в поздние послевоенные годы принимать участие в трех разных традиционных встречах одноклассников. Причем один класс — артиллерийской спецшколы, ученики которой почти все, окончив военные училища, офицерами попали

на фронт. И тем не менее даже из этого класса в живых осталось более половины. А из двух классов обычных школ, где я учился, погибло на фронте около трети мальчиков. Ведь не все же и попали на фронт. Добавлю еще, что если бы цифра три процента была правильной, то нам, людям того же возраста, оставшимся в живых, очень редко пришлось бы в жизни встречать своих сверстников, тем более участников войны, а это на самом деле далеко не так.

Хочу привести рассказ отца о событиях первой недели в руководстве страной после нападения немцев. В первые дни Сталин проявлял большую активность, принимал многих высших должностных лиц, отдавал распоряжения, хотя ни он, ни другие руководители не представляли действительного положения дел на фронте. Сталин отдавал распоряжения «наступать!», «бомбить!», не зная, что о наступлении было нечего и думать, а фронтовая авиация была фактически разгромлена. Следовало говорить об организации стратегической обороны, но он еще мыслил исходя из своей наступательной доктрины.

На восьмой день войны, 29 июня, Сталин и несколько членов Политбюро решили поехать в Наркомат обороны на улице Фрунзе, чтобы разобраться в обстановке. Там выяснилось, что никто толком ничего не знает, связь с действующими войсками нарушена, неизвестно, насколько продвинулись в глубь нашей территории войска противника и сохраняют ли боеспособность части Западного фронта. Только тогда, как говорил отец, Сталин, видимо, понял всю серьезность его просчета в отношении возможности нападения гитлеровской Германии. Он стал резко требовать от наркома Тимошенко и начальника Генерального штаба Жукова данных, которых они не имели. Напряжение было настолько велико, что, по рассказу отца, Жуков разрыдался и выбежал из кабинета. Молотов предложил не мешать военным и уйти. Сталин прямо оттуда уехал к себе на «Ближнюю» и оставался там в прострации (по словам Молотова), не отвечая на телефонные звонки.

На следующий день члены Политбюро под руководством Молотова подготовили предложения о создании Государственного Комитета Обороны, который должен возглавить Сталин, и о ряде других мер. В конце дня поехали к нему на дачу. Когда вошли в столовую, Сталин, увидев их, напрягся, как будто сжался в кресле, и спросил: «Зачем пришли?» Как сказал отец, он явно испугался, думая, что пришли его арестовать. В тот момент он, очевидно, понимал, что во многом виноват лично и есть основания для его снятия. Услышав о цели приезда, он посмотрел несколько удивленно, а потом, заметно успокоившись, согласился

с предложениями. Когда зачитали список ГКО из пяти человек, Сталин спросил: «А почему не включили Микояна?» Вознесенский сказал, что его тоже почему-то не включили. Сталин предложил их добавить, но Молотов возразил: зачем расширять состав? Им, мол, следует сосредоточиться на работе в Совнаркоме. Тогда мой отец сказал, что можно их не включать в состав, а его назначить уполномоченным ГКО по снабжению фронта продовольствием, вещевым имуществом и горючим, то есть по тем вопросам, которые были близки к его области деятельности. (В феврале 1942 года мой отец, Вознесенский и Каганович были введены в состав ГКО.)

Несколько слов о дне 16 октября 1941 года в Москве — дне паники, который прозвали «драп-днем». 5 октября летчик 6-го ИАК ПВО Москвы в ходе разведки обнаружил в районе Юхнова, гораздо ближе к Москве, чем на тот момент предполагалась линия фронта, большое танковое соединение немцев, перед которым не было никаких наших войск[14]. Как мне рассказывал уже в недавние годы М. Н. Якушин, бывший в то время заместителем командира 6-го ИАК ПВО, он доложил об этом по телефону Сталину, но тот не поверил и приказал послать опытного летчика для проверки. Летчик подтвердил донесение, но Сталин приказал Якушину полететь самому и доложить ему лично. Как рассказал мне Михаил Нестерович, он на МиГ-3 низко прошел над колонной и хорошо разглядел кресты на броне танков и немцев, сидящих на них.

Возникла непосредственная угроза Москве. Маршал авиации А. Е. Голованов рассказывал моему тестю М. И. Шевелеву, что, войдя в тот день в кабинет Сталина, он увидел его в подавленном состоянии. Сталин несколько раз повторил: «Что нам делать?»

Как вспоминал мой отец, через несколько дней, утром 15 октября, Сталин вызвал к себе членов Политбюро и, обрисовав обстановку, предложил срочно, в тот же день, эвакуировать правительство, наркоматы, включая Наркомат обороны и часть Генштаба, а также важнейшие учреждения, посольства, видных политических и государственных деятелей, и подготовить город на случай прорыва фронта противником. Он приказал заминировать машиностроительные заводы и другие предприятия. Все это тут же было оформлено решением ГКО.

В ночь на 16-е командирам добровольческих батальонов был зачитан приказ о переходе на боевые позиции на ближних подступах к Москве. Организовывалась пешая эвакуация фабрично-заводской молодежи и учащихся техникумов.

К народу власти не обратились и ничего не объяснили, однако слухи об этих указаниях быстро распространились, и

именно они вызвали панику среди большой части населения. Началось почти повальное бегство, на всех видах транспорта. Только на следующий день по указанию ГКО по радио выступил секретарь МГК А. С. Щербаков и объявил, что Москва отдана не будет, призвал защищать ее до последней капли крови и заверил, что основные руководители правительства и Политбюро во главе со Сталиным остаются в Москве. Паника прекратилась.

Д. Гранин в рассказе «Запретная глава», написанном после беседы с А. Н. Косыгиным, пишет, что 16 октября в здании Правительства находился, «по-видимому», только Косыгин[15]. Но это не так. Сошлюсь на Д. В. Павлова. Дмитрий Васильевич в тот период был уполномоченным ГКО по обеспечению Ленинграда и войск этого фронта продовольствием. Он вспоминает, что, приехав из Ленинграда, был 16 октября 1941 года принят в Кремле заместителем председателя Совнаркома А. И. Микояном, под руководством которого он работал[16]. Помню рассказ отца о том, как именно в этот день он проехал по Москве, посмотреть, что происходит на улицах, а потом заехал на автозавод, где в это время шел стихийный митинг рабочих, которых пытался урезонить директор И. А. Лихачев. Отец объяснил рабочим ситуацию, и они постепенно разошлись.

Во время бомбежек Москвы отец никогда не спускался в бомбоубежище. Он часто ехал на какой-нибудь завод, где продолжалась работа. Один из его двух шоферов попросил даже его заменить, так как боялся ездить по городу при бомбежках. Однажды при налете немецких самолетов отец вышел на площадь в Кремле, и на его глазах бомба попала в зенитную пулеметную установку.

По указанию Сталина в эти дни из членов Политбюро эвакуировались Калинин, Шверник, Андреев и Вознесенский. Позже, в двадцатых числах октября, Молотов и мой отец ездили в Куйбышев на пять дней, чтобы проконтролировать работу правительства на новом месте.

Хочу немного рассказать о материальной помощи, которую нам оказывали во время войны союзники, и прежде всего США и Англия. Эта помощь предоставлялась по закону США о ленд-лизе (о сдаче в аренду и взаймы), принятому в марте 1941 года. Поставки в СССР производились уже с лета 1941 года. Значение ленд-лиза для нас долгие годы в нашей стране принижалось, вплоть до почти полного его отрицания. Это, конечно, совершенно неправильно. Поставки по ленд-лизу сыграли заметную роль в обеспечении победы.

Мне тоже, в какой-то мере, довелось ощутить ленд-лиз, хотя и относительно в мелочах. Когда я служил в 12-м гвардейском

полку ПВО, на наши самолеты установили американские радиостанции, имевшие большую, чем наши рации, дальность действия и значительно лучшее качество связи, а также авиагоризонты, которых у нас до этого вообще не было. Летчикам некоторых полков выдавали американские кожаные куртки и зимние нагольные (типа дубленок) меховые костюмы — куртки с брюками (брюки были с «молниями» во всю длину, так что, расстегнув их, можно было на одну полу лечь, а другой укрыться). Значительными были поставки самолетов — американских и английских. Надо сказать, что английский «харрикейн», поставлявшийся раньше других, был уже устарелым и уступал нашим новым самолетам, чего нельзя сказать о «спитфайере», хотя их у нас было немного. Американские «киттихаук» и «томохаук» тоже не очень прославились, но «аэрокобра» и «кингкобра» хорошо себя проявили и поставлялись в больших количествах. Как известно, на «кобрах» воевала дивизия Покрышкина, в том числе 9-й гвардейский полк, ставший одним из лучших на фронте. Хорошей репутацией пользовались и бомбардировщики «Дуглас А-20» и «Норт Американ Б-25».

Существенными были поставки продовольствия. Всем фронтовикам доводилось есть американскую консервированную свиную тушенку, которая до этого у нас в стране была неизвестна, как и яичный порошок и сухое молоко. Союзники поставляли дефицитное сырье и материалы, которых у нас не хватало или вовсе не было: медь, свинец, каучук, различные сплавы, а также алюминий, из которого, в частности, делалась обшивка крыла знаменитого штурмовика Ил-2. Мне рассказывал работавший во время войны заместителем С. В. Ильюшина конструктор В. Н. Бугайский, что, когда немцы потопили один из морских караванов союзников, шедших в Мурманск, куйбышевский авиазавод остался без алюминия, и обшивку на крылья Ил-2 некоторое время ставили фанерную. Союзники поставляли также танки, зенитные орудия, противотанковые ружья, пулеметы и другие боевые средства.

Мой отец подчеркивал, что особенно большую роль в войне сыграли американские трехосные грузовики «Студебекер» и «Форд» высокой проходимости. Их было поставлено более 500 тысяч штук! Это позволило «посадить» большую часть наших войск на машины и, что особенно важно, перевести артиллерию с конной тяги на механическую. Маневренность армии существенно повысилась. Наших грузовиков «ЗиС-5» было мало, и они заметно уступали американским. Кстати, прославившиеся реактивные установки «катюши», кроме самых первых, устанавливались на «Студебекерах» («студах», как их называли

солдаты). Еще можно сказать и о знаменитых маленьких вездеходах — артиллерийских тягачах «Виллис», служивших и командирскими машинами (по их типу у нас сделали ГАЗ-67), и более мощном вездеходе «Додж», а также о мотоциклах.

Поставлялись и лекарственные средства, например пенициллин, крайне необходимый для госпиталей, который у нас до этого был совершенно неизвестен.

Конечно, я не утверждаю, что поставки союзников сыграли решающую роль в нашей победе, но без них нам пришлось бы намного трудней. Как сказал мне отец, без ленд-лиза мы бы год-полтора лишних провоевали.

Мой отец с первых месяцев войны, как уполномоченный, а вскоре и член Государственного Комитета Обороны, курировал работу тыла наших Вооруженных сил. Он отвечал за обеспечение армии продовольствием и медикаментами, артиллерийскими снарядами, инженерными средствами, обмундированием и другим вещевым имуществом. Кроме того, как заместитель председателя Совнаркома, он отвечал за работу наркоматов торговли, заготовок, пищевой, рыбной и мясомолочной промышленности, морского и речного флотов, а также Главсевморпути. По совместительству он оставался и наркомом внешней торговли, в связи с чем руководил и поставками по ленд-лизу. Уже в наше время А. И. Архипов, бывший тогда заместителем министра цветной металлургии, рассказал мне, что Сталин поручил Микояну курирование Министерства цветной металлургии и прежде всего производства алюминия. Он сказал, что мой отец много этим занимался во время войны и потом еще несколько лет и оказывал им большую помощь.

У отца в кабинете часто бывали начальник тыла Красной Армии генерал армии А. В. Хрулев и начальник Главного артиллерийского управления генерал-полковник Н. Д. Яковлев. Я два-три раза их встречал, когда мне случилось попасть домой, — отец после работы с ними в кабинете приглашал их поужинать.

Как рассказывал Дмитрий Васильевич Павлов, с которым мы встречались в последние годы его жизни, а также старейший работник пищевой промышленности Арам Сергеевич Пирузян, добиваясь, чтобы армия получала все сполна, мой отец в то же время тщательно проверял заявки для армии, не допуская излишеств. Как он говорил, нельзя выбрасывать валенки из-за дыры в подошве, если голенище целое — надо подшить новые подошвы, и валенки еще будут служить. По его инициативе создали много мастерских, которые отремонтировали более 20 миллионов валенок, 17 миллионов шинелей, 61 миллион пар кожаной обуви. Отец контролировал также производство и

поставку товаров и прежде всего продовольствия осажденному Ленинграду.

В марте 1943 года ГКО поручил Анастасу Ивановичу руководство созданием так называемого Резервного фронта (потом его назвали Степным). Эти мощные резервы готовились для планировавшегося сражения на Курской дуге и сыграли в нем важную роль.

Из-за с трудностей в обеспечении продовольствием, отец поощрял создание подсобных хозяйств при заводах, по его инициативе правительство разрешило директорам снабжать рабочих продуктами с этих хозяйств, сверх того, что они получали по карточкам.

В связи с войной (но не только) хочу здесь рассказать о брате моей мамы Гае Лазаревиче Туманяне, который, как и его троюродный брат, мой дядя по отцу, Артем Иванович, из всех наших многочисленных родственников был самым близким и любимым. Выше я уже упомянул, что они оба относились ко мне и моим братьям, как к своим детям, и уделяли нам много внимания (мы их звали по имени, без слова «дядя»). У Гая была очень интересная судьба. Это был высокий, красивый человек, с живым чувством юмора и очень добрый. Его разговор и рассказы почти всегда сопровождались шуткой и улыбкой. Очень редко было не так, но тогда он бывал очень серьезен. Я уже рассказывал о семье Лазаря Туманяна, в которой родился и вырос Гай и где жил мой отец во время учебы в Тифлисской духовной семинарии. Семья Туманянов сочувствовала революционерам, и Гай с юношества приобщился к подпольным делам. Он рассказывал, как еще шестнадцатилетним юношей он однажды по заданию большевистского боевика Камо перевозил в Баку деньги, одетый в свою форму гимназиста и взяв билет в вагон 1-го класса. Он рассудил, что так безопаснее, а сидеть пришлось рядом с офицером. При дашнаках ему вместе с его отцом пришлось несколько месяцев провести в тюрьме за укрывательство в своем доме большевика.

В начале 20-х годов он учился в Москве в Институте красной профессуры, а позже окончил школу кавалерийских командиров, служил в Красной Армии. В 1929 году участвовал в боях с китайцами на КВЖД. В 30-х годах Гай стал военным разведчиком и пять лет работал в советском консульстве в Харбине. Я помню японские детские книжки с яркими картинками, изображавшими улицы Токио, которые он привез нам оттуда. Я тогда удивился, что в этой, как мы считали, отсталой стране улицы выглядят современнее, чем у нас. Особенно мне понравились трамваи и автобусы — нам таких видеть не приходилось.

Позже Гай участвовал в гражданской войне в Испании, за что был награжден орденом Красного Знамени. Я спросил, когда он вернулся: «Ты хоть раз там стрелял?» Он ответил, что нет. «За что же тебя наградили боевым орденом?» Он только улыбнулся, а через некоторое время показал мне вырезку из газеты, в которой говорилось, что транспортный корабль, который шел из Италии с оружием для франкистов, был подорван и затонул на пути в Испанию. Непосредственным исполнителем был его подчиненный.

Перед войной с финнами Гай был также и в Финляндии — я помню это по электробритве, которую он привез, — тогда у нас никто о них не имел понятия. А нам он подарил по финке.

В Испании он работал вместе со своим другом еще со времени учебы в командирской школе, тоже разведчиком, осетином Хаджи Мансуровым. Они дружили до конца жизни Хаджи, умершего в должности заместителя начальника Главного разведывательного управления Министерства обороны и в звании генерал-полковника. На фронте Мамсуров командовал дивизией и получил звание Героя Советского Союза. Исключительно интересный человек, живой, энергичный красавец, очаровывавший женщин (как, впрочем, и мой дядя). В Испании он был организатором разведки и диверсионных групп (его упоминает Хемингуэй в книге «По ком звонит колокол»). Вместе с Артемом Ивановичем они являли собой колоритную троицу веселых, остроумных, жизнерадостных людей, очень дружных между собой.

Говорят, что именно Мамсуров узнал по агентурной линии, что по приказу маршала Г. К. Жукова была организована школа диверсантов, о которой в ЦК партии ничего не знали, и он довел это до сведения Политбюро. Этот факт, возможно, и был непосредственной причиной снятия Жукова с должности министра обороны, которого обвинили в «бонапартизме».

В начале войны дядя Гай был помощником К. Е. Ворошилова по организации партизанского движения, потом стал комиссаром в танковом корпусе Героя Советского Союза генерала А. И. Лизюкова на Северо-Западном фронте. Когда немцы начали летом 1942 года наступление под Воронежем, Сталин вызвал к себе Лизюкова и назначил его командующим 5-й танковой армией на Воронежском фронте. Лизюков попросил перевести вместе с ним и его комиссара Туманяна.

Гай мне рассказывал, как под Воронежем они с Лизюковым с пистолетами в руках остановили бегущую в панике пехотную часть и организовали оборону. Позже был большой танковый бой. Какой-то генерал-политработник из Москвы обвинил Лизюкова в

трусости, когда он по тактическим соображениям не вводил в бой еще одну танковую бригаду, в расположении которой они находились. Тогда Лизюков сам сел в танк и повел бригаду в бой. Немцы отбили атаку, а танк Лизюкова был пробит прямым попаданием. На глазах Гая и командиров штаба, смотревших в бинокли, немцы вытащили из танка тело генерала Лизюкова. Вскоре после этого Гая вызвал к себе Сталин и расспрашивал об обстановке на фронте и обстоятельствах гибели Лизюкова.

С 5-й танковой армией Гай участвовал в операции по окружению немецкой армии генерала Паулюса под Сталинградом, потом прошел боевой путь уже в 6-й танковой армии генерала Кравченко, закончившийся в Праге, ни разу не побывав дома в Москве. По его характеру и знаниям ему больше подходила бы командная должность, и он подумывал о переходе, но уйти из политорганов было непросто.

Перед началом контрнаступления под Сталинградом произошел неприятный эпизод с участием Гая, похожий на случай с Лизюковым. Но тогда политработник вмешался в замысел командира, а Туманян теперь, напротив, обеспечивал выполнение боевой задачи. Командующий фронтом решил послать кавалерийскую дивизию в тыл немцев, но ее командир под разными предлогами оттягивал рискованный рейд. Туманян, прибывший как представитель командования, настаивая на выполнении приказа, в какой-то момент вспылил и ударил командира дивизии. Начальник Главного политуправления Красной Армии А. С. Щербаков доложил Сталину об этом с предложением отдать Туманяна под суд.

Сталин на это сказал: «Туманяна знаю, оставьте его в покое». Ограничились выговором и не наградили за Сталинград орденом, одного из всего руководства армии.

После победы над Германией 6-я танковая армия была направлена на Дальний Восток. В ее составе Гай Лазаревич участвовал в боях с японской Квантунской армией, а после ее капитуляции был в числе взявших в плен маньчжурского императора Пу И (которого он знал со времен своей работы разведчиком в Харбине до войны). В архиве моего отца сохранилось письмо, адресованное Туманяну, от высших руководителей советских районов Китая, Пын Цзеня и Линь Бяо, с просьбой о передаче им 10 тысяч винтовок и 800 пулеметов.

Я помню рассказ Гая об этом. Он тогда запросил Сталина, можно ли им передать оружие, а тот предложил завезти его в какие-нибудь горные пещеры и негласно дать знать об этом китайцам (чтобы открыто не передавать оружие противникам китайского правительства). Фотокопия письма китайских

советских руководителей Туманяну приведена в книге В. Прибыткова[17], при этом автор, не зная, кто такой Туманян, недоумевает — почему это письмо оказалось в архиве Микояна?

После возвращения в Москву Гай Лазаревич работал начальником политотдела Военно-инженерной академии им. Куйбышева. В 60-х годах был начальником политотдела Главного управления космических средств Министерства обороны. Уйдя из армии на пенсию в звании генерал-лейтенанта, он около двух лет оставшейся жизни преподавал марксизм-ленинизм в Московском авиационном институте.

Гай Лазаревич был начитанным, образованным человеком с широкими взглядами. Очень любил «Фауста» Гете, знал много из него наизусть и часто цитировал. Когда мой брат и я вскоре после войны ехали с дядей на автомобиле из Берлина в Прагу, по его настоянию заехали в Веймар — он хотел непременно посмотреть дом Гете и памятник ему и Шиллеру. Грамотный, но не зашоренный марксист, не «начетчик», он всегда имел собственное, независимое мнение, хотя, конечно, не всегда его высказывал. Во времена Сталина, как я потом понял, вспоминая некоторые детали, он был настроен весьма критически. Еще мальчиком я слышал его разговор с моей мамой, когда он назвал Сталина «этот усач». Помню, как с горькой усмешкой он мне рассказывал, что они в Маньчжурии устроили побег из тюрьмы своему товарищу — разведчику и переправили его в Союз, а там его арестовали и вскоре расстреляли. Самого Гая, когда он вернулся, тоже едва не арестовали, спас его, говорят, мой отец.

Как-то мой брат Алеша спросил Гая, почему политработники часто кажутся такими ограниченными, а он ответил: «А что ты хочешь, когда думаешь одно, а говорить приходится совсем другое?!» И еще одна его фраза в брежневский период: «Неужели мы всю свою жизнь отдали за то, что есть сейчас?»

Умер Гай в 1972 году, в возрасте семидесяти лет.

Мне пришлось встречать много людей, работавших вместе или под началом Гая Лазаревича Туманяна, и всегда я слышал только очень тёплые отзывы о нем — о его уме, доброте, внимании к людям, жизнерадостности и юморе, а также смелости.

Глава 10
Академия имени Жуковского

Вскоре после окончания войны в моей жизни произошли два важных события — я женился и поступил в академию. Жена моя, Элеонора (Эля), — приемная дочь Марка Ивановича Шевелева, начальника Полярной авиации, заместителя О. Ю. Шмидта в экспедиции на Северный полюс для высадки группы И. Д. Папанина (за что ему было присвоено звание Героя Советского Союза). Во время войны Шевелев вначале командовал дивизией дальних бомбардировщиков, сформированной из подразделений Полярной авиации, затем был начальником Штаба авиации дальнего действия. В конце 1943 года его как опытного полярника и авиационного специалиста поставили руководить авиационной трассой Аляска — Красноярск, по которой перегонялись самолеты, поставлявшиеся по ленд-лизу из США.

После войны он снова стал начальником Полярной авиации. Генерал-лейтенант авиации М. И. Шевелев руководил высокоширотными экспедициями, обеспечением ледовой разведки на трассе Северного морского пути, участвовал в качестве руководителя в первом перелете Москва — Антарктида и уже пожилым летал в самолете воздушного сопровождения атомного ледокола «Арктика» на Северный полюс. Будучи на пенсии, он работал в Министерстве морского флота по ледовой разведке. Умер он в 1991 году в возрасте почти 87 лет, до последних дней сохранив ясность ума, память и чувство жизни. Спокойный, мудрый и добрый человек, он был кладезем знаний по Арктике, по истории ее освоения.

Родной отец жены Петр Иванович Лозовский, латыш, воевал летчиком как в Первую мировую, так и в Гражданскую войну и был награжден орденом Красного Знамени. Позже он был летчиком-испытателем на московском авиационном заводе в Филях, где и разбился в 1932 году, выполняя фигуру высшего пилотажа на малой высоте. Но еще за шесть лет до этого, когда Эле было четыре года, ее мать разошлась с ним и вышла замуж за Шевелева, с которым прожила до своей смерти в 1968 году. Однако они не были расписаны, и, хотя Марк Иванович считал и называл Элю своей дочерью, официально он ее не удочерил.

Я с Элей познакомился еще в 1940 году, перед отъездом в летную школу, случайно встретившись с ней вблизи дачи Шевелева в Жуковке. Мы снова начали встречаться в 1943 году, когда она вернулась из эвакуации, а мне случалось бывать в

Москве. Сразу после войны, 3 июня 1945 года, мы поженились. Эля училась в Институте боеприпасов (будущий Физтех), но перед рождением ребенка ушла из института. Она продолжила учебу в 50-х годах, окончив в 1958 году факультет журналистики МГУ им. М. В. Ломоносова. С тех пор она непрерывно, до ухода на пенсию в 1990 году, работала в издательстве «Детская литература» редактором, а потом заведующей редакцией детской публицистики. По натуре аккуратист, она тщательно проверяла достоверность дат, фактов и цитат в рукописях, в связи с чем наш дом постепенно наполнился большим количеством энциклопедий, словарей и справочников. Она много лет ведет тетради с хронологическими записями событий в стране и мире, а также собирает в именные папки вырезки из газет. Страстью всей ее жизни является классическая музыка, так что у нас большая фонотека пластинок с записями всех известных музыкантов мира. Другом дома был известный пианист Лев Власенко, а позже Михаил Плетнев. Бывал у нас и Ван Клайберн. Находясь давно на пенсии, она продолжала редактировать книги, работая по договорам. Она была в списке авторов, а также редактором толстого тома — «Хроника России. XX век». А в 2006 году написала книгу с историческими очерками по музыке на каждый день года.

У нас в доме, можно сказать, три культа — классической музыки, Пушкина и вообще литературы. Музыка — благодаря моей жене, но все члены семьи ее поддерживают. А Пушкин и для меня не только самый любимый поэт, но и самый выдающийся человек России. В доме у нас масса книг, в том числе есть и специально по музыке, по Пушкину, по истории Москвы, по литературоведению и, конечно, по авиации. Немало книг на английском языке. Чего у нас в доме нет, так это драгоценностей — ни золота, ни серебра, ни хрусталя, ни шуб.

Сразу после окончания войны я решил поступить в Военно-воздушную инженерную академию имени профессора Н. Е. Жуковского. Аттестат за среднюю школу у меня был «с золотой каемочкой» (медалей тогда не давали), поэтому я имел право на зачисление в академию без экзаменов. Я не захотел идти на подготовительный курс, который проходили абитуриенты, пришедшие из армии, и мне предложили сдать экзамены по математике и физике, что было разумно, так как прошло пять лет с окончания школы, и многое забылось. Позанимался примерно месяц с преподавателями, сдал экзамены на пятерки и был принят на первый курс.

Учился я хорошо (несколько семестров моя фотография висела на Доске почета) и закончил академию с семью

четверками из общего числа оценок около пятидесяти. Была однажды тройка, но я ее пересдал. В конце 1946 года мне присвоили звание майора, так как прошло четыре года выслуги в звании капитана, а в 1950 году стал подполковником.

Наш курс инженерного факультета (самолеты и двигатели) был первым послевоенным набором, и обучение на нем впервые проводилось по полной современной программе. Мы первыми слушали курс теории реактивных двигателей, который читал ее родоначальник, академик Борис Сергеевич Стечкин (на его лекциях присутствовали все преподаватели кафедры во главе с будущим ее начальником профессором П. К. Казанджаном); курс теоретической механики с разделом механики тел переменной массы, который тоже впервые читал А. Космодемьянский, будущий член-корреспондент Академии наук. Преподавали нам известные ученые-аэродинамики Б. Юрьев, В. Пышнов, Б. Горощенко, термодинамик А. Ястржембский, математики А. Голубев, Н. Моисеев, А. Ф. Лаптев, Мышкис. Учились шесть лет, включая дипломный проект. Практику проходили на самолетостроительном, моторостроительном и военном авиаремонтном заводах, а также и в строевой части.

На нашем курсе учились в основном офицеры из строевых частей, многие из них были фронтовиками. Почти все они прошли подготовительный курс. Около четверти слушателей составляли юноши, выпускники средней школы, их тоже принимали на подготовительный курс, чтобы приобщить к армейским порядкам.

1-й факультет, в отличие от аналогичного факультета МАИ, готовил инженеров по самолету и двигателю, поэтому мы на четвертом курсе делали проект поршневого двигателя, а потом надо было сконструировать какую-либо часть самолета. Пятеро слушателей нашего отделения — Виталий Алтухов, Александр Курбатов, Владимир Протопопов, Игорь Рогачевский и я решили вместе сделать полностью проект самолета и передать его на конкурс, проводившийся тогда в ДОСААФе. Мне достался фюзеляж. Наш самолет напоминал только что появившийся Ан-2, но был в два с лишним раза меньше, шасси у него было с носовым, а не хвостовым колесом. На конкурс мы опоздали, но все-таки я от имени группы защищал проект перед комиссией конкурса. Самолет получил положительную оценку, а в академии нам всем поставили за проект пятерки.

Качество преподавания в академии было на очень высоком уровне. В течение многих лет мне в самых различных авиационных частях и организациях приходилось встречать выпускников нашего курса, и большинство из них отличались

высоким профессионализмом. В частности, нам, в дальнейшем летчикам-испытателям, академия дала очень много.

Дипломный проект мы начали делать в конце 1950 года, когда уже получили распространение стреловидные реактивные истребители МиГ-15 и реактивные бомбардировщики Ил-28. Сверхзвуковых самолетов еще не существовало. Однако два проектных задания для слушателей были даны на сверхзвуковой истребитель-перехватчик, они достались Виталию Алтухову и мне.

Тогда считалось, что главными качествами перехватчиков должны быть быстрый набор высоты и большая скорость полета (позже они стали отличаться наличием радиолокатора для обнаружения цели, а затем и управляемых ракет). В академии в те времена многие еще считали, что только перехватчики будут сверхзвуковыми, а фронтовой истребитель, который должен вести маневренный воздушный бой, останется дозвуковым. Но в мире уже были другие веяния, и я знал, что в ОКБ А. И. Микояна велась разработка фронтового сверхзвукового истребителя. Мне хотелось сделать дипломный проект такого самолета. Начальник кафедры проектирования самолетов, известный конструктор Виктор Федорович Болховитинов разрешил изменить первоначальное задание и стал моим руководителем. Конечно, мой проект мог получиться только при использовании современных исходных данных. Для выбора крыла я воспользовался результатами продувок в аэродинамической трубе ученым академии профессором Н. Бураго треугольных крыльев, которые не так давно начали исследовать. Профессор академии Тигран Меликсетович Мелькумов, который одновременно был начальником Центрального института авиамоторостроения (ЦИАМ), дал мне данные по удельному весу и удельному расходу топлива новых авиадвигателей.

Благодаря этим новейшим исходным параметрам «сошлись концы с концами», сверхзвуковой истребитель получился (конечно, на бумаге). Интересно, что тогда никто не мог даже представить, что на сверхзвуковом самолете могут быть какие-либо внешние подвески с большим аэродинамическим сопротивлением. (Как бы тогда удивились, увидев появившиеся через несколько лет сверхзвуковые истребители, увешанные ракетами и подвесными баками!) Так что подвесок в моем проекте не было, но дополнительно к одной пушке я «установил» встроенное в фюзеляж пусковое устройство с реактивными снарядами, спроектированное слушателем факультета вооружения. Дипломный проект при защите Государственная комиссия «особо отметила». После сдачи экзамена по основам

марксизма-ленинизма я получил диплом с отличием инженера-механика ВВС.

Хотел бы здесь упомянуть лучших выпускников нашего курса — Виталия Алтухова, Спартака Кузнецова и Михаила Берковича. Первые двое стали преподавателями в академии, а Мишу отправили преподавать в техническое училище в Сибири (шел ведь 1951 год!).

Консультантом по дипломному проекту моего товарища Сергея Дедуха был известный авиаконструктор Сергей Владимирович Ильюшин, он неоднократно посещал наш зал дипломного проектирования. Как-то он подошел к моему кульману с чертежом, сделал несколько замечаний, а потом стал говорить о самолете МиГ-15. Отметил, что он очень хорошо сконструирован и войдет в историю как классический самолет в своей категории. Так и произошло. Самолетов МиГ-15 и его модификации — МиГ-17 было выпущено несколько тысяч, и они много лет летали у нас, а в ряде стран мира — вплоть до недавнего времени.

Здесь уместно рассказать о начале пути в качестве авиаконструктора Артема (Анушавана) Ивановича Микояна, младшего из пяти детей моих прародителей. Я уже писал, что он рос в деревне, потом в старших классах учился в Тифлисе. Мой отец пригласил Ануша к нам в Ростов, где он закончил ФЗУ, работал на заводе учеником токаря. В середине 20-х годов он приехал в Москву, работал на заводе «Динамо» токарем, а позже проходил срочную службу в армии. Вернувшись в Москву в 1930 году, Ануш был секретарем парткома на заводе «Компрессор». Несмотря на приглашение моего отца, он не захотел жить в Кремле, сказав, что будет с товарищами в общежитии. На самом деле места в общежитии не было, и он снимал комнату. Только в начале 30-х годов он получил комнату в общей квартире на Мясницкой улице, в которой вскоре поселилась и его молодая жена Зоя Ивановна.

В 1932 году Артем Иванович после окончания подготовительных курсов поступил в Военно-воздушную инженерную академию имени Жуковского. Закончил он академию в 1937 году и был назначен военным представителем при ОКБ Поликарпова. Потом Поликарпов пригласил его на конструкторскую работу, и вскоре он стал ответственным по истребителю И-153 (последний биплан Поликарпова, уже с убирающимся шасси).

В это время начиналось техническое перевооружение нашей авиации. После известного совещания авиационных работников, проведенного правительством в начале 1939 года, многим ОКБ

поручили разработку и создание самолетов нового поколения. Группа молодых инженеров конструкторского бюро Поликарпова разработала технические предложения по созданию высотного истребителя с мотором водяного охлаждения конструктора А. А. Микулина. Группа состояла из ставших потом известными конструкторами Н. З. Матюка, Н. И. Андрианова и Я. И. Селецкого. Помогал им и уже опытный М. И. Гуревич. (С «долгожителем» авиационной промышленности, Яковом Ильичом Селецким, довелось вместе работать и мне до его смерти в конце 1994 года, а с другим — Николаем Захаровичем Матюком — встречаться вплоть до нынешнего времени. Недавно ему исполнилось 96 лет.)

Проект понравился П. А. Воронину и П. В. Дементьеву, руководителям московского авиационного завода № 1 имени Авиахима, при котором работало ОКБ Поликарпова (он в это время был в длительной командировке в Германии), и они предложили создать отдел для разработки технического проекта самолета. Начальником отдела решили пригласить Артема Ивановича Микояна, а он согласился с условием, что в отделе будет работать и Михаил Иосифович Гуревич. Присоединились также конструкторы В. А. Ромодин, А. Г. Брунов и Д. Н. Кургузов. Позже отдел был преобразован в самостоятельное ОКБ и Гуревич стал заместителем Артема Ивановича, главного конструктора.

Чтобы не опоздать к моменту, когда будет решаться вопрос о серийном производстве истребителя нового типа, надо было построить самолет очень быстро (истребители Яковлева и Лавочкина уже были близки к летным испытаниям). По инициативе Артема Ивановича и при поддержке завода проектирование организовали по-новому: конструкторы работали вместе с заводскими технологами, благодаря чему узлы и детали с самых первых чертежей разрабатывались с учетом возможностей имевшихся станков и технологии, и завод начал загодя готовить производство. В результате был поставлен своеобразный рекорд: рабочее проектирование началось в конце ноября 1939 года, а 5 апреля 1940 года опытный самолет, названный И-200, с двигателем АМ-35 выполнил первый полет.

После государственных испытаний ему присвоили наименование МиГ-1 — по начальным буквам фамилий Микояна и Гуревича. Как раз перед этим вышло решение правительства о таком порядке присвоения названий самолетам, а двигателям — по инициалам. При этом истребители получали нечетные номера, а бомбардировщики и другие типы — четные (до этого они назывались по начальным буквам типа техники: «И» — истребитель, «ДБ» — дальний бомбардировщик, «М» — мотор и

т. п.). Аббревиатуры МиГ, Як, Ту и другие в названиях самолетов сохраняются до сих пор, хотя этих конструкторов уже давно нет в живых.

В большую серию на авиазаводе № 1 был запущен модифицированный вариант, получивший наименование МиГ-3. Модификация заключалась прежде всего в установке дополнительного бака для увеличения дальности полета. С проблемой дальности полета связана трагическая история. При испытаниях в НИИ ВВС самолет даже с этим баком не достиг заданной тактико-техническими требованиями (ТТТ) дальности в 1000 км. Вопрос рассматривался у Сталина как препятствие для запуска в серийное производство. Расход топлива на большой высоте можно было уменьшить, как и предусматривалось конструктором, используя высотный корректор, обеднявший топливовоздушную смесь. Однако из-за недоиспытанности мотора Микулин временно запретил использование корректора. Однако, чтобы подтвердить возможность получения в дальнейшем дальности 1000 км, ОКБ добилось от Микулина разрешения на один полет с применением высотного корректора. Заданная дальность была подтверждена, о чем сразу доложили наркому, а он — Сталину. Кто мог предвидеть, что случится беда?

Сталин с подсказки Берии решил, что военные сознательно занизили данные самолета, чтобы сорвать запуск его в серию (хотя в акте по испытаниям военные тоже требовали использования корректора). Арестовали начальника НИИ ВВС генерала Александра Ивановича Филина и нескольких его сотрудников. Филин был грамотным инженером, опытным летчиком-испытателем. По отзывам знавших Филина людей, в том числе и Артема Ивановича, он как начальник Института пользовался всеобщим уважением, хотя и доставлял некоторые неприятности конструкторам, отстаивая требования военных по улучшениям самолетов, особенно по их оснащению. В частности, он настаивал на установке на самолетах радиостанций, что тогда не находило понимания, в том числе и у Сталина, для которого наиболее важным были скорость и потолок самолетов (хотя в мире радио на истребителях уже широко применялось). Отсутствие радиосвязи на самолетах было одной из причин неудач наших летчиков в первые полтора-два года войны.

В предвоенные годы Сталин часто приглашал к себе конструкторов, особенно авиационных, военных руководителей и летчиков-испытателей. У него неоднократно бывал и Филин, которому Сталин, казалось, верил. Тем не менее его перед самой войной арестовали, а в начале 1942 года расстреляли.

Самолет МиГ-3 отличался от всех существовавших

истребителей высотностью, что и было целью его разработки, как самолета для ПВО. Установленный на нем отечественный мотор конструкции А. А. Микулина АМ-35 был высотным вариантом мотора АМ-34, предназначенного для бомбардировщиков. (Надо сказать, что мотор М-105 самолетов «Як» и ЛаГГ-3 создан на базе мотора «Испано-Сюиза», а АШ-82 самолета Ла-5 — на базе американского «Райт-Циклон».) Мотор Микулина снабдили мощным нагнетателем, который, создавая наддув, то есть увеличивая давление топливовоздушной смеси на входе в двигатель, повышал его мощность при полете на большой высоте (без наддува мощность мотора с увеличением высоты полета быстро падает из-за уменьшения плотности воздуха). Расчетная высота двигателя, то есть высота, до которой поддерживается максимальная мощность, была больше 7000 м, в то время как у других двигателей — около 4000 м. Поэтому самолет МиГ-3 мог летать на высоте несколько более 12 000 м — выше всех известных тогда серийных истребителей, а скорость на больших высотах доходила до 630 км/ч. У «яка» потолок был 10 200 м, а скорость менее 600 км/ч. (Надо отметить, что использованию высот 12 000 м и выше на «миге» мешал недостаток двигателя — падение давления масла ниже допустимого.)

Однако на малых высотах мощность двигателя для машины такой массы была недостаточной, самолет был «тяжелым» (имеется в виду не сам по себе вес, а отношение мощности мотора к весу самолета. Это отношение называют «энерговооруженностью»).

На больших высотах МиГ-3, говорят, преображался (мне на нем летать не пришлось). Мой однополчанин Сергей Долгушин, который в начале войны летал на «миге», рассказывал, что, если они встречали Ме-109 на высоте, близкой к 5000 м и выше, те никогда в бой не ввязывались, а уходили со снижением. МиГ-3 на этих высотах превосходил все истребители. Он, как уже сказано, предназначался в основном для ПВО, но из-за острой нехватки самолетов приходилось применять его и во фронтовой авиации. А «мигарей» (как называли их летчики) было выпущено к началу войны больше, чем «яков» и «лаггов», вместе взятых. Однако бои, особенно в первый период, происходили, как правило, на высотах до 3500–4000 м, где «миги» уступали самолету Ме-109. Интересно, что позже, когда «мигов» во фронтовой авиации не осталось, появились более высотные варианты Ме-109, превосходившие по летным данным наши фронтовые самолеты на высотах более 4000 м.

Завод им. Авиахима в сентябре 1941 года эвакуировали в Куйбышев, где началась подготовка к производству самолетов

Ил-2, между тем продолжался и выпуск МиГ-3. Но после известной телеграммы Сталина, требовавшей развернуть широкий выпуск остро необходимых для боев против наступавшего противника штурмовиков Ил-2 (об этом, в частности, рассказано в фильме «Особо важное задание»), производство «мигов» было свернуто. Одной из причин этого было то, что на Ил-2 устанавливали выпускавшийся теми же заводами мотор АМ-38 — низковысотный вариант того же мотора Микулина. На оба типа самолетов моторов просто не хватало. По этой же причине пострадал и другой самолет — дальний бомбардировщик Пе-8 с такими же моторами, принимавший участие в налетах на Берлин. На них пришлось ставить другие моторы, менее для них подходящие.

В битве за Москву в 1941 году самолеты МиГ-3 составляли основу истребительной авиации и сыграли очень важную роль. А затем, вплоть до конца войны, МиГ-3 использовались в ПВО Москвы и Ленинграда и хорошо себя проявляли.

ОКБ А. И. Микояна также эвакуировалось в Куйбышев и продолжало разработку новых самолетов. В том числе был создан опытный образец высотного самолета с таким же мотором Микулина, но с двумя турбокомпрессорами и четырех-лопастным винтом. На заводе его называли И-222 или МиГ-7. Он имел небывалый для боевого истребителя с поршневым двигателем потолок — 14 500 м и рекордные скорости на большой высоте — около 700 км/ч.

Кстати, стоит напомнить, что в 1942 году над Москвой несколько раз безнаказанно летал сверхвысотный немецкий самолет-разведчик Ю-86. Его полет хорошо был виден по белому инверсионному следу — однажды я сам его наблюдал, находясь в центре Москвы. Он летал на высоте около 13 000 м, где его не могли достать ни истребители, ни зенитные орудия. При одном из его полетов двум летчикам 12-го гвардейского полка, где мне позже довелось служить, Эдику Наливайко на высотном Як-9Д и Лене Самохвалову на МиГ-3Д удалось приблизиться к «юнкерсу», однако он все-таки был почти на тысячу метров выше. Тем не менее после этого разведчик полеты над Москвой прекратил.

ОКБ выпустило также вариант МиГ-3, а также двухмоторный истребитель с моторами воздушного охлаждения, по ряду параметров превосходившие существовавшие самолеты. Однако в серию ни один из них не мог быть запущен. Останавливать производство на переоборудование завода для выпуска самолета другого типа в то время никто не мог позволить. Исключение сделали лишь для бомбардировщика Ту-2, который массовой серией начали выпускать в 1943 году, так как современных

самолетов такого класса у нас не было.

В конце войны в ОКБ был построен МиГ-8 — легкий экспериментальный самолет по схеме «утка» (так всеми и называвшийся) с мотором М-11 (как на У-2) с толкающим винтом. На нем впервые в ОКБ были применены переднее оперение, шасси с передним колесом и стреловидное крыло. Когда я уже учился в академии, мне удалось выполнить на нем один полет. Самолет был трехместный, но управление было только с переднего сиденья. Летчик-испытатель ОКБ А. Чернобуров, проинструктировав меня, сказал: «Ну, давай!» — и закрыл дверь снаружи. Так я впервые выполнил полет на новом типе самолета без провозных.

Неудачной была и судьба новых самолетов одного из самых выдающихся конструкторов Н. Н. Поликарпова. Он еще в 1938 году создал на основе И-16 современный скоростной истребитель И-180 с мотором воздушного охлаждения (вопреки существовавшему тогда мнению о предпочтительности мотора жидкостного охлаждения, при котором сопротивление воздуха меньше). На этом самолете произошло несколько трагических происшествий. На опытных экземплярах И-180 разбились вначале комбриг Валерий Чкалов, потом военный летчик-испытатель полковник Томас Сузи, а уже во время войны на дальнейшей его модификации — И-185 — известный летчик-испытатель полковник В. Степанчонок. Во всех трех случаях катастрофы были связаны не с качествами самолета, а с отказами силовой установки.

И-185 был создан Поликарповым в начале войны. Он прошел государственные испытания в НИИ ВВС и получил уникальную в истории Института оценку — в акте по испытаниям говорилось, что он превосходит все существующие в мире самолеты-истребители. (В Институте проходили тогда испытания все самолеты, предлагавшиеся союзниками для поставок по ленд-лизу, а также трофейные немецкие самолеты.) И все же этот самолет не был запущен в серию — не могли решиться прекратить выпуск самолетов, что требовалось для переналадки производства, хотя построенные все-таки три десятка И-185 хорошо себя показали на фронте.

Лавочкин тоже установил на выпускавшийся большой серией самолет ЛаГГ-3 (Лавочкин, Гудков, Горбунов) мотор воздушного охлаждения. Вначале этот новый вариант — Ла-5 — был тяжел. Когда наш 434-й полк (будущий 32-й гвардейский) летом 1942 года готовился к отправке под Сталинград, ему хотели дать самолеты Ла-5. Несколько летчиков полетали на нем и высказались отрицательно. Василий Сталин добился, чтобы полк

получил самолеты Як-7Б.

Но вскоре на самолет Лавочкина установили модифицированный мотор М-82ФН (АШ-82ФН) увеличенной мощности (с непосредственным впрыском топлива в цилиндры). Этот самолет завоевал широкое признание у фронтовых летчиков, а его дальнейшая модификация, Ла-7, считался, наряду с Як-3, лучшим истребителем в минувшей войне. С лета 1943 года 32-й полк также воевал на Ла-5ФН и затем на Ла-7.

Поликарпов оказался прав. Мотор воздушного охлаждения хотя немного и снижал максимальную скорость, но делал самолет более живучим, чем с мотором водяного охлаждения. Я помню, как на Северо-Западном фронте на наш аэродром сел «на живот» подбитый Ла-5. Весь изрешечен, перебита гидросистема, пробиты два или три цилиндра мотора, и — дотянул! При моторе с жидкостным охлаждением одного попадания в него было достаточно, чтобы жидкость вытекла и мотор перегрелся и заклинился.

В связи с самолетами Поликарпова выскажу свое мнение о причинах гибели Валерия Павловича Чкалова. Он, конечно, был замечательным летчиком, как говорят, «от бога», и самобытным человеком, но, может быть, немного бесшабашным, что для испытателя является нежелательным качеством. И опыта у него именно как летчика-испытателя было еще не так много.

Чкалов должен был впервые поднять в воздух самолет И-180. В тот декабрьский день 1938 года был сильный мороз, а капот мотора не имел заслонок (жалюзи), поэтому на малых оборотах мотор должен был неминуемо переохлаждаться. Представитель моторного завода из-за этого отказался подписать полетный лист. При таких обстоятельствах летчику-испытателю следовало бы отказаться от полета. Хотя я знаю по многим примерам, да и по своему опыту, как трудно летчику-испытателю отказаться от полета, даже если условия для его выполнения неблагоприятны. Риск «притягивает», да и самолюбие порой не позволяет. Представишь, как на это посмотрят другие. Говорят, Чкалов даже сам настоял на полете. (Справедливости ради надо сказать, что двухрядный звездообразный мотор самолета И-180 оказался более чувствительным к переохлаждению, чем однорядный мотор на И-16, к которому привык Чкалов.)

Но главное состоит в том, что раз уж он полетел, то должен был учитывать возможность остановки мотора. Наиболее опасный с этой точки зрения этап — планирование на посадку, когда двигатель длительное время работает на малых оборотах и охлаждается. Так и получилось: при даче газа на планировании, когда Чкалов хотел «подтянуть», мотор «захлебнулся» и заглох.

Дотянуть планированием было невозможно — аэродром далеко, а высота недостаточная. Самолет приземлился в какой-то двор, Чкалова выбросило из кабины, он ударился головой о большую катушку с кабелем.

Имея в виду возможное переохлаждение мотора, надо было заходить на посадку издалека, по пологой траектории, с тем, чтобы мотор работал на повышенных оборотах. Или же, наоборот, по крутой траектории типа спирали, чтобы дотянуть до аэродрома даже в случае остановки мотора. А Чкалов заходил как обычно, и это было ошибкой.

Как часто в жизни, и особенно в авиации, мы говорим «если бы…»! Если бы, выброшенный из кабины, он не ударился головой о кабельную «катушку» и если бы на нем был защитный шлем (который появился лишь через двадцать лет), он был бы, наверное, жив.

Много людей пострадало после этой катастрофы, нескольких человек арестовали, в частности известного конструктора, заместителя Поликарпова Д. Л. Томашевича. Помню, я видел на столе у своего отца доклад правительству, в котором было сказано, что на самолете при приемке его от цеха испытательной бригадой выявлено около двухсот дефектов. Это, конечно, поражает людей, незнакомых с производством и эксплуатацией самолетов. Дело в том, что при приемке из сборочного цеха эксплуатационной службой всегда выявляются недоделки и дефекты, в числе которых и мелкие, например, следы ржавчины, потертости материала, обрыв контровочной проволоки, нарушение покраски и т. п., но бывают и более серьезные. Перед полетом недостатки устраняются. Однако на самолете Чкалова остался один жизненно важный в морозных условиях недостаток — не были предусмотрены жалюзи.

У летчика-испытателя Василия Степанчонка (брата известного легкоатлета) на И-185 тоже отказал мотор, но по другой причине. Самолет немного не дотянул до Центрального аэродрома и врезался в крышу заводского цеха. А на самолете Томаса Сузи, летчика-испытателя НИИ ВВС, вероятно, лопнула маслосистема, — его лицо залило горячим маслом, и он потерял возможность управлять самолетом.

Среди слушателей нашего курса в академии было более десяти летчиков, в основном фронтовиков, в том числе Герои Советского Союза Георгий Баевский и Игорь Федорчук. Некоторые из них хотя и поступили в инженерную академию, но так же, как и я, не хотели оставлять специальность летчика и подумывали об испытательной работе. В течение всей учебы мы постоянно изыскивали возможности для полетов, чтобы поддерживать свой

уровень подготовки. При академии был авиационный полк, базировавшийся в Монине, предназначенный для летных исследований, и мы добивались права там летать. В 1946 году на партийную конференцию академии приехал главнокомандующий ВВС К. А. Вершинин. Товарищи предложили мне выступить с обоснованием целесообразности предоставления нам летной практики. Вершинин нас поддержал, сказав, что летчики-испытатели с инженерным образованием очень нужны — те несколько человек, которые есть, пользуются большим авторитетом, и он их лично знает.

На последнем курсе мы пригласили встретиться с нами известного летчика-испытателя-инженера ЛИИ МАП Марка Лазаревича Галлая. На нас произвели большое впечатление его эрудиция и живой, образный рассказ о работе летчика-испытателя. Он, можно сказать, напутствовал и «благословил» нас на это поприще.

Желающих летать оказалось семь человек: Георгий Баевский, Сергей Дедух, Виталий Алтухов, Александр Щербаков, Игорь Емельянов, Георгий Житомирский и я. В нашу летную группу включились также дважды Герой Советского Союза Григорий Сивков, Юрий Носенко и Вадим Кравченко, учившиеся на курс младше нашего. Нам разрешили полеты только на освоенных ранее самолетах, поэтому я стал летать на Як-9 и Як-3.

На следующий год опять с полетами возникли трудности, и мы решили написать Сталину, который тогда еще возглавлял военное ведомство. Пока мы готовили письмо, министром Вооруженных сил СССР стал Булганин (в марте 1947 г.), и письмо отправили ему. Оно ли помогло или нет, но нам теперь разрешили летать летом каждый год. Обычно мы выкраивали время на полеты, сдав досрочно один или два экзамена, и использовали часть отпуска. Полк академии стоял теперь на аэродроме Белопесоцкое, вблизи реки Оки, напротив Каширы, там же был лагерь для слушателей академии. Во время пребывания в лагере в 1948 году после третьего курса все слушатели, согласно программе, летали в задней кабине самолета УТ-2 с летчиками полка, чтобы получить представление о полете и о методике летных испытаний, а мы летали и на боевых самолетах.

Видимо, в мои летные качества командир полка поверил, и мне разрешили освоить самолеты Лавочкина, на которых я прежде не летал. В течение недели летом 1948 года я полетал на двухместном Ла-5УТИ и на Ла-7 (позже и на Ла-9). В эти же дни Георгий Баевский и Юрий Носенко предложили мне обратиться к Василию Сталину, который в это время был командующим ВВС Московского военного округа, и попросить, чтобы он дал нам

возможность освоить реактивный самолет. Хотя я с Василием последние годы не общался, но ради такого дела согласился. Мы поехали к нему в штаб вместе с Баевским. Василий поручил летчику-инспектору полковнику Павлу Артемьевичу Артемьеву выпустить нас на реактивном Як-17 в учебном центре ВВС в Сейме, недалеко от Горького. Центром командовал известный летчик полковник Прокопий Акуленко, который во время воздушного парада над Красной площадью — первого с участием реактивных истребителей — возглавил колонну самолетов Як-15.

МиГ-9 и Як-15 были первыми советскими самолетами с воздушно-реактивным двигателем. Они совершили первый полет в один и тот же день — 24 апреля 1946 года, сначала «миг» и через три часа «як». Самолет Як-15 фактически представлял собой Як-3, на который вместо поршневого мотора установили немецкий реактивный двигатель UMO-004. А МиГ-9 — с самого начала проектировался как реактивный, поэтому, на мой взгляд, именно его следует считать первым советским реактивным самолетом.

На МиГ-9 было два двигателя BMW-003 с меньшей, чем у UMO-004, тягой. Эти два типа немецких двигателей, образцы которых были захвачены в качестве трофеев, выпускались у нас серийно. (Как-то я прочитал одну иностранную статью с высоким отзывом о реактивных самолетах МиГ-9 и особенно о МиГ-15, но при этом было сказано, что, возможно, в их создании участвовали и немецкие конструкторы. Я об этом ни от Артема Ивановича, ни от кого другого не слышал, хотя неоднократно бывал тогда в ОКБ. Не так давно я спросил об этом старейших работников ОКБ «МиГ», участников этих работ, Н. З. Матюка и Г. Е. Лозино-Лозинского, и они оба ответили, что «никаких немцев и близко не было!».)

В учебном центре были боевые самолеты МиГ-9 и двухместный учебно-тренировочный Як-17У («спарка»), отличавшийся от Як-15 второй кабиной и шасси с носовым колесом вместо хвостового колесика. 31 июля Артемьев полетал с нами на Як-17У, а 2 августа после контрольных полетов с Акуленко нас выпустили на Як-17 самостоятельно. На следующий день мы сделали еще по несколько полетов. Но нам захотелось полетать и на МиГ-9 — это более «серьезный» самолет, совершенно нового типа и более скоростной, чем Як-17, который в пилотировании мало отличался от знакомого нам Як-3. Акуленко после полетов с нами на «спарке» сказал, что готов выпустить и на МиГ-9, но нужно разрешение командующего. Я уговорил Павла Артемьевича, и мы с ним на транспортном самолете улетели в Москву.

Прилетев вечером, сразу же поехали к Василию Сталину. Он жил тогда в особняке на Гоголевском бульваре на углу улицы Рылеева. За ужином с выпивкой была большая компания военных, многих из которых я знал. Василий тут же приказал присутствовавшему там своему заместителю полковнику М. В. Редькину назавтра утром вылететь с нами в Сейму и выпустить на МиГ-9. Сразу после прилета туда, 7 августа, мы выполнили по два полета на МиГ-9 и в тот же день вернулись в Москву. Таким образом, за две недели я освоил четыре типа самолетов, из них два совершенно новых, реактивных.

В полете на реактивном самолете мы встретили много нового и необычного. Прежде всего, приятно поразило отсутствие вибрации в полете, обычной для самолетов с поршневыми двигателями и воздушными винтами. Этот самолет летел плавно, словно планер, если бы не шум двигателя. Но и шум был мягкий и ровный, без характерных для поршневого мотора выхлопов. Очень понравилось шасси с передним колесом (хотя я с ним уже был знаком по «утке»), с которым самолет сам устойчиво сохраняет направление пробега, тогда как при хвостовой опоре движение самолета неустойчивое по направлению, — он стремится развернуться. Самолет с передним колесом стоит на земле почти горизонтально, и летчик имеет хороший обзор вперед, тем более что его не затеняет двигатель, как на поршневом истребителе. Посадка (да и взлет) на нем проще, чем на самолете с хвостовой опорой, требующей приземления «на три точки». Кабина летчика на МиГ-9 расположена ближе к носу самолета, что улучшало обзор вперед также и в полете, но зато в поле зрения не попадало крыло. Как же контролировать крен? Ведь до сих пор мы определяли крен главным образом по передней кромке крыла. Оказалось, что это можно делать и по обводам остекления кабины, потом это стало настолько естественным, что вопросов ни у кого не возникало.

Для запуска двигателя на этих первых реактивных самолетах техник вначале заводил установленный на нем маленький мотор мотоциклетного типа («Ридель») выдергиванием шнура (как подвесной лодочный мотор). А уже он раскручивал основной двигатель.

Ресурс двигателей до переборки составлял только 25 часов. Расход топлива был по сравнению с поршневыми самолетами непривычно большой, а запас его в баках, особенно у «яка», ограничен. Чтобы экономить ресурс и топливо, планировали на посадку (в это сейчас трудно поверить!) с выключенным двигателем — после четвертого разворота, на посадочной прямой, убедившись, что расчет нормальный и приземление

будет вблизи «Т», выключали двигатель, и дальше процесс был необратимым — уйти на второй круг было нельзя. На «миге», имевшем два двигателя, один выключали еще раньше — после третьего разворота. В конце пробега по инерции сворачивали на боковую площадку, там уже ждала буксировочная машина, отвозившая самолет на предстартовую площадку, где снова запускали двигатели для следующего взлета.

На МиГ-9 была еще одна интересная особенность. Струя от двигателей, проходящая под задней частью фюзеляжа, создавала под ней разряжение воздуха, из-за чего возникала сила, стремящаяся опустить самолет на хвост. Когда, выведя двигатели на максимальный режим для взлета, я отпустил тормоза, самолет, тронувшись с места, стал поднимать нос. Я отдал ручку полностью от себя, но он не слушался и «встал на дыбы». Чтобы не зацепиться хвостом за землю, пришлось нажать на рычаг тормозов, нос опустился, а когда скорость увеличилась, самолет уже стал слушаться аэродинамического руля. В начале разбега тормоза следовало отпускать постепенно и плавней давать газ.

В обоих полетах я сел точно к «Т», на уровне поперечного полотнища и совсем рядом с ним. Редькину посадка понравилось, и позже он прислал в академию благодарности Баевскому и мне «за отличный самостоятельный вылет», а когда мы летели в Москву, сказал: «Я думал, с вами здесь неделю придется валандаться, а управились за полдня».

Мы гордились этими полетами — ведь не прошло и двух лет, как реактивные самолеты впервые поступили на вооружение, а в академии мы оказались единственными, кто познакомился с ними на аэродроме, а не в учебном ангаре, где стоял МиГ-9, а потом и МиГ-15 для занятий слушателей по изучению конструкции.

На следующий год я вместе с Баевским снова обратился к Василию, и он разрешил нам летную практику на Як-17Б (боевой вариант Як-17) в полку, который базировался на аэродроме Теплый Стан. Сейчас это жилой район Москвы, а тогда там, на поле недалеко от деревни, лежала взлетно-посадочная полоса из сборных металлических дырчатых плит, вокруг стояли самолеты. Такие плиты поставлялись нам во время войны американцами для создания временных боевых аэродромов, а у нас они изготавливались и использовались после войны еще много лет как постоянные покрытия. Командовал полком Николай Шульженко, мой однополчанин по 32-му ГИАП. Прошел всего год, а методика полетов изменилась — двигатель на планировании не выключали и рулили со стоянки и на стоянку тоже на своем двигателе (ресурс их стал в два раза больше).

Однажды у меня после выпуска шасси лопнула трубка сжатого воздуха, тормоза на посадке не работали, и самолет, пробежав вершину аэродрома, заметно «горбатого», во второй половине пробега катился под горку. Пока он еще слушался аэродинамического руля, я свернул с полосы на грунт — там скорость уменьшалась быстрее. Самолет остановился, не докатившись пяти метров до канавы.

Но позже произошла беда. На самолете Жоры Баевского при взлете для пилотажа в зоне разрушилось колесо. Летчики, находившиеся около дежурных самолетов в конце аэродрома, увидев, что на взлетевшем самолете нет одного колеса, сообщили по телефону полковнику Шульженко, руководившему полетами. Николай ничего не передал по радио, решив, что садиться без одного колеса при меньшем количестве топлива в баках даже лучше и Баевского можно не торопить с посадкой (это было ошибкой). Я взлетел незадолго до него. Выполнив несколько фигур, я увидел в соседней зоне выполнявший петлю самолет Баевского и заметил за его хвостом длинный шлейф дыма. Нажал кнопку радиопередатчика и сказал: «121-й, у тебя за хвостом дым». Мою передачу услышал на КП Шульженко, сразу понял, что это неспроста, и дал команду о немедленной посадке.

Когда Баевский подходил к третьему развороту, уже всем было видно, что самолет горит. Как потом выяснилось, кусками разрушившейся реборды колеса был пробит топливный бак, керосин протек в двигательный отсек и загорелся. Баевский сел с выпущенным шасси на грунт рядом с металлической полосой. Я к этому времени тоже подошел к аэродрому и видел посадку горящего самолета. К нему через посадочную полосу бежали десятки людей. Мне по запасу топлива скоро пора было садиться. Я сделал пару кругов, но потом пришлось пройти низко над полосой, чтобы мне ее освободили для посадки. Баевский выскочил из самолета и отбежал в сторону, а техники пытались погасить пламя, хотя командир полка несколько раз кричал им, чтобы они отошли. Дело в том, что пушки самолета были с боекомплектом, и вскоре действительно стали рваться снаряды. Осколком был смертельно ранен один из механиков, скончавшийся на пути в больницу.

Если бы я не увидел в зоне самолет Баевского и дым за его хвостом, пожар разгорелся бы еще до подхода к аэродрому, и ему в лучшем случае, если бы успел, пришлось бы прыгать с парашютом (но механик остался бы живым).

Нас вызвал заместитель начальника академии генерал Василий Иванович Иванов (отец Игоря Иванова, летчика, работавшего потом вместе со мной в качестве инженера), резко

отчитал и запретил там летать, хотя нашей вины никакой не было.

Перед ноябрьским праздником 1949 года я был на соревнованиях в конно-спортивном клубе ВВС и встретил там Василия Сталина. В разговоре он предложил полететь с ним 7 ноября над Красной площадью на головном самолете, на котором он летел в качестве командующего воздушным парадом. Это был самолет Ту-4 из первой серии, испытания которой только недавно были закончены. Пилотировал летчик-испытатель ОКБ Туполева А. Д. Перелет (в начале 50-х погибший на самолете Ту-95), а Василий сидел на месте второго летчика и держал связь с наземным пунктом управления и командирами колонн. Я устроился на откидном стульчике борттехника между кресел летчиков.

Самолет Ту-4 — это скопированный конструкторским бюро Андрея Николаевича Туполева американский бомбардировщик В-29 «Сверхкрепость» (его предшественник — В-17 назывался «Летающая крепость»). В-29 конструктивно и технологически был для своего времени весьма совершенен. Сталин, давший указание на копирование, запретил вносить что-либо свое, и ничего не было изменено, кроме установки наших пушек вместо пулеметов. Решение о копировании было правильным, хотя и доставило много хлопот разработчикам и заводам. Если бы не было запрета на изменения, наши конструкторы внесли бы «новое», а на самом деле отказались бы от многого, так как ряд вещей наша промышленность делать не умела. По конструкторскому решению, новизне примененных материалов и бортового оборудования это была настоящая революция в технологии отечественной авиационной промышленности и смежных с ней отраслей. В результате освоения в производстве этого самолета наша промышленность поднялась на новую качественную ступень. Освоенными новыми видами бортового оборудования потом оснащались и другие советские самолеты. Можно назвать такие системы, как дистанционное управление подвижными стрелковыми установками, радиолокационные стрелковые прицелы, радиокомпас и ряд других новшеств.

После полета, воспользовавшись моментом, я попросил Васю, чтобы мне дали возможность освоить новейший тогда истребитель МиГ-15. 20 ноября 1949 года на аэродроме Кубинка меня выпустил на нем тот же П. А. Артемьев. На МиГ-15 в числе прочих новшеств впервые был установлен указатель числа М, а также указатель скорости, показывавший не только приборную скорость (скоростной напор), как раньше, но и истинную скорость полета относительно воздуха. Я почувствовал приятное волнение,

когда стрелка истинной скорости перешла за отметку «1000».

Летом 1950 года мы должны были проходить войсковую практику в качестве инженеров, и я попросился в Кубинку, где мой брат Алексей, недавно окончивший монинскую академию, стал заместителем командира полка. Как я и надеялся, мне разрешили летать на МиГ-15, освоил его и мой товарищ Саша Щербаков, тоже бывший там на практике. Артемьев дал нам также подготовку по программе ночных полетов с использованием только что появившейся системы «слепой посадки» ОСП-48 на учебно-тренировочном самолете Як-11.

Система ОСП-48 очень широко применялась на всех самолетах и используется до сих пор в качестве дублирующей с современными посадочными системами. Основу ее составляет установленный на самолете радиокомпас (АРК), то есть радиоприемник, рамочная антенна которого автоматически все время направлена на наземную приводную радиостанцию (ПРС), на которую настроен радиокомпас. Стрелка на индикаторе радиокомпаса в кабине летчика показывает направление на ПРС по круговой градусной шкале. Радиокомпас использовался также и в течение всего полета для навигации.

Фактически это система не «слепой» посадки, а только захода на посадку в облаках при отсутствии видимости. Выход на курс посадки выполняется по створу двух ПРС («дальней» и «ближней»), установленным в створе посадочной полосы в четырех и в одном километрах от нее. Летчик с высоты 200 метров (над дальней ПРС) должен был уже видеть землю, а на удалении 2 километра и посадочную полосу. Это и есть «погодный минимум» для боевых самолетов при системе ОСП-48. Погодный минимум, то есть высота облачности и горизонтальная видимость, при которых разрешается заходить на посадку, зависит от типа самолета, вернее, от скорости его полета при заходе на посадку. Для менее скоростного самолета, чем истребитель (или при более точной, чем ОСП, системе), видимость и высота нижнего края облачности могут быть меньше. Конечно, если летчик недостаточно подготовлен, его личный минимум больше того, который обеспечивает система.

Здесь, в Кубинке, мне в очередной раз повезло. Выполняя взлет на МиГ-15, я отпустил тормоза и увеличил обороты двигателя. Самолет начал разбег. Вдруг я услышал, что шум двигателя стал меняться, и, взглянув на тахометр, увидел быстрое движение стрелки влево — на уменьшение оборотов. Передал по радио: «Обороты падают!» — но руководитель полетов ответил: «Взлетай, это тебе кажется». Я подтвердил доклад, прекратил разбег и срулил с полосы. Оказалось, разрушился в заделке

шланг, по которому топливо поступает в регулятор двигателя. Почти вся струя топлива била мимо регулятора, а давление в шланге 90 атмосфер! Можно себе представить, что бы было, если бы это произошло на десяток секунд позже, когда взлет уже не мог быть прекращен: кроме потери тяги, наверняка был бы еще и пожар. Мне рассказали, что не так давно при таком пожаре на самолете МиГ-9 на взлете погиб один из летчиков полка.

По моему случаю (возможно, и по другим) был выявлен недостаток конструкции шланга в месте его заделки, на всех самолетах их заменили на доработанные.

Незадолго до окончания учебы в академию приехал начальник отдела кадров Государственного Краснознаменного научно-испытательного института Военно-воздушных сил (ГК НИИ ВВС) полковник Илларионов для отбора из выпускников инженеров в Институт. На беседе несколько слушателей, и я в их числе, заявили о желании работать летчиками-испытателями. Кадровик подтвердил, что они охотно берут на работу летчиков с инженерным образованием. Да и инженерам-испытателям, бывшим ранее летчиками, помогает знание специфики пилотирования и деятельности летчика.

После получения диплома, летом 1951 года, пятеро выпускников были назначены в ГК НИИ летчиками и несколько человек инженерами-испытателями. Меня назначили на должность летчика-испытателя в 1-й отдел, где испытывали истребители и другие самолеты подобного типа (перехватчики, истребители-бомбардировщики, разведчики на базе истребителей). Сергей Дедух стал летчиком — испытателем 2-го отдела, где испытывались бомбардировщики, Игоря Емельянова и Александра Щербакова направили в 3-й отдел, занимавшийся испытаниями вертолетов и учебно-боевых самолетов. Эти отделы входили в состав 1-го управления. А Георгий Баевский получил назначение в летный полк 2-го управления, где проводились испытания двигателей. (Авиационный полк был и при 3-м управлении, испытывавшем бортовое и наземное радиотехническое и другое специальное оборудование.)

В академии с нами учился и Владимир Ильюшин, но он до этого еще не служил в армии и не был профессиональным летчиком. Его научил летать на учебном самолете У-2 Владимир Константинович Коккинаки, старший летчик-испытатель ОКБ конструктора С. В. Ильюшина, отца Володи. Во время учебы в академии Володя летал в аэроклубе на УТ-2, Як-18 и Як-11 и сдал экстерном экзамены за летную школу первоначального обучения. Благодаря помощи Коккинаки, ему в 1950 году удалось вылететь даже на реактивном Як-17. После окончания академии Володя

поступил в школу летчиков-испытателей Министерства авиационной промышленности. Еще во время учебы его посылали набираться опыта летных испытаний на серийных авиазаводах в Куйбышеве и Новосибирске. В 1953 году он был назначен в ЛИИ МАП. С начала 1957 года Владимир Ильюшин участвовал от ЛИИ в испытаниях самолетов П. О. Сухого, а уже в конце года Павел Осипович пригласил его в свое ОКБ, где он проработал много лет и стал одним из самых известных летчиков авиационной промышленности.

Александр Александрович Щербаков, сын известного партийного деятеля А. С. Щербакова, хотя и заканчивал войну в боевом полку, но налет и летный опыт имел небольшой. Он проработал в нашем Институте около года и тоже ушел в школу летчиков-испытателей МАПа. Затем Щербаков в течение почти сорока лет работал в ЛИИ и стал известным летчиком, достигнув высокого уровня, особенно в испытаниях на штопор, и заслужил так же, как и Ильюшин, звание Героя Советского Союза. Он, можно сказать, один из рекордсменов в смысле предельного возраста полетов на реактивных истребителях.

Сергей Дедух, тоже в те времена мой близкий товарищ, в начале войны летал на устаревших самолетах Р-5, которые, как и У-2, для уменьшения потерь использовались почти только для ночных бомбежек. На таком самолете Дедуха случайно сбили свои зенитчики. Потом он воевал на СБ и на Пе-2.

Особый рассказ о Георгии Артуровиче Баевском. В начале войны летчик-инструктор Серпуховской летной школы, он вместе с другим инструктором был направлен на стажировку на фронт. Инструкторы с более чем двухлетним стажем и сравнительно большим налетом, они по технике пилотирования превосходили многих в полку и проявили себя умелыми и разумными воздушными бойцами. (Общий налет Баевского был тогда около 700 часов, а у меня, например, когда я попал в боевой полк, всего 95!) Баевскому удалось сбить один немецкий самолет. Он и его товарищ понравились летчикам и командиру полка В. А. Зайцеву (позже — дважды Герою). Возвратившись в школу с ходатайством от полка, они попросили, чтобы их отпустили на фронт. Им отказали, но они уехали самовольно, «дезертировали на фронт». К моменту, когда до части дошло требование вернуть Баевского и его друга на инструкторскую работу, они успели снова отличиться, и их оставили в покое.

Однажды Жора Баевский с ведомым Петром Кальсиным полетели на Ла-5 на «свободную охоту» за линию фронта. Увидев рядом с немецким аэродромом «Фокке-Вульф-189» («раму»), Жора атаковал его и сбил, но в последний момент стрелок «рамы»

подбил и его самолет, который загорелся. Баевский произвел посадку на снег «на живот». Выбравшись из самолета, он увидел, что его ведомый садится на выпущенные колеса рядом на заснеженную пахоту. Риск громадный — достаточно было встретиться с небольшой канавкой или сугробом, и самолет мог клюнуть на нос, разбить винт, а то и скапотировать, и тогда они оба остались бы там. Кальсин подрулил, Жора открыл лючок фюзеляжа, с трудом втиснулся в него, ноги остались наполовину снаружи. Летчик дал газ, но самолет застрял одним колесом в ямке. Жора вылез, встал под крыло и поддержал его спиной. Колесо выскочило из ямки, он снова влез в фюзеляж. Кальсин взлетал под огнем немецких автоматчиков, бежавших к самолету. Он «подорвал» Ла-5, чтобы перескочить овражек, затем еще дважды коснулся земли, пока не набрал необходимую скорость. Ожидавшие их летчики и техники понурились, увидев только один вернувшийся самолет, но, к их радости, из фюзеляжа вылез хотя и сильно обгоревший, но живой Баевский.

Командующий фронтом генерал Р. Я. Малиновский в своем приказе по этому случаю обязал представить летчика, спасшего своего командира с риском для своей жизни и имевшего 16 сбитых самолетов, к званию Героя Советского Союза. А Баевского представили к ордену (звание Героя ему было присвоено позже). Но через несколько дней Петр Кальсин не вернулся после воздушного боя. Звание Героя ему не присвоили — он считался пропавшим без вести, так как не было подтверждения падения самолета — «А вдруг он в плену?» Сколько было таких безвестных жертв войны, семьи которых даже не получали пенсии!

Последние два самолета из своих девятнадцати Баевский сбил на берлинском направлении. Берлин ему был хорошо знаком — отец его работал в нашем посольстве в Германии, где семья провела несколько лет, а потом в Швеции. В Германии Жора много общался с немецкими детьми, а в Швеции учился в местной школе, благодаря чему свободно говорил по-немецки и по-шведски. Георгий Баевский — очень хороший товарищ и исключительно скромный человек, еще в академии никогда не подчеркивавший (даже как будто стеснявшийся) своего звания Героя Советского Союза, а позже и генеральского звания. Он скоропостижно скончался накануне 60-летия Победы, 6 мая 2005 года.

Глава 11
Члены Политбюро и большая политика

Вернусь в первые послевоенные годы. Вскоре после женитьбы и сдачи мною приемных экзаменов в академию мы с женой поехали в Крым, можно считать, в свадебное путешествие. Нас разместили во флигеле для обслуги Воронцовского дворца в Алупке, который во время Ялтинской конференции 1945 года был резиденцией Черчилля, а после войны несколько лет использовался в качестве «государственной дачи».

Так назывались дачи для членов и кандидатов в члены Политбюро, находившиеся в ведении 9-го управления МГБ. Их предоставляли также приезжавшим для отдыха руководителям стран «социалистического лагеря». Вскоре Воронцовский дворец вновь стал музеем. Но мы и тогда ходили в основные помещения дворца, как в музей. До сих пор остались в памяти парадная столовая с картинами, в том числе Айвазовского «На прогулке», небольшой зимний сад, библиотека с множеством старинных книг, мраморные львы у входа во дворец, прекрасный парк, круто спускающийся к морю.

Хотя и называют некоторые госдачи на юге как бывшие дачи Сталина, Молотова или Ворошилова, на самом деле формально они ни за кем не закреплялись. Едущий отдыхать член Политбюро выбирал одну из свободных. Однако были и излюбленные дачи. Сталин чаще всего отдыхал в Сочи — в районе Мацесты или на Холодной речке около Гагр, а также в Новом Афоне. Эти дачи другие члены Политбюро если занимали, то только по его предложению. Молотов чаще отдыхал в Мюссере, Ворошилов — в Ореанде или Сочи. Мой отец — в Мюссере и Мухалатке.

Жилые дома дач, на которых любил отдыхать Сталин, находились сравнительно далеко от моря. Отец говорил, что он не спускался к морю на пляж и не купался. (Правда, в письме жене из Сочи в сентябре 1931 года он написал, что один раз купался.) Сталин любил гулять или сидеть в парке или на террасе дома.

В конце 50-х годов построили три государственные дачи в Пицунде, для чего огородили прекрасный реликтовый сосновый лес (многих это возмущало, но некоторые считают, что благодаря этому лес был сохранен — известно, как захламляют у нас

природные места, привлекающие массы людей). Там же построили спортивный комплекс с бассейном. Хрущев, Косыгин и мой отец полюбили это место и стали отдыхать, как правило, там.

Члены Политбюро, находясь на отдыхе, никогда не отключались полностью от дел. Каждый день специальный самолет привозил из Москвы фельдъегеря с документами (позже их стали возить на рейсовых самолетах «Аэрофлота», конечно, с охраной), а на даче был телефон засекреченной дальней связи — ВЧ.

Когда мой отец ехал отдыхать на юг, он всегда брал с собой внуков, обычно семь или восемь, а то и всех (в 50-х годах их было десять). Некоторые из нас, его сыновей или наших жен, кто в это время был в отпуске, обычно тоже приезжали туда погостить.

В связи с этим, забегая вперед, расскажу о внуках наших родителей, Анастаса Ивановича и Ашхен Лазаревны, то есть моих детях и детях моих братьев. Всего у нас, четырех братьев (у двоих из них — не от одной жены), теперь шестнадцать детей. Старшие из них — мой сын Володя, родившийся в 1946 году, и моя дочь Ашхен, родившаяся в 1949 году. В феврале 1952 года моя жена родила третьего ребенка — сына, которого мы назвали по имени ее матери Александром (зовем его до сих пор Аликом).

В числе внуков наших родителей два Анастаса, две Ашхен, две Анастасии и два Володи (в память о нашем погибшем на войне брате). А кроме того, есть Александр, Нина, Алексей, Ольга, Светлана, Карина, Сергей и Петр. Младшая внучка родилась в 1989 году.

У нас, братьев, у самих давно есть внуки, и старшему (моему) уже 34 года. У нас с женой их пятеро, а у братьев еще пятнадцать.

А теперь у всех братьев есть и правнуки. У нас с Элей — правнучка Саша, дочь Юлии, родившаяся в 1990 году, и правнук Степан, сын Алика, родившийся в 2004 году.

Наш старший сын, Володя, окончил биологический факультет МГУ, много лет работал в Институте генетики, затем несколько лет в фонде Сороса, а теперь снова вернулся в науку. Хорошо владеет английским языком, много переводил с английского и на английский по своей тематике. Его дочь Юля окончила Историко-архивный институт. Есть еще десятилетний сын Антон.

Наша дочь Ашхен тоже окончила МГУ, филологический факультет, и с тех пор работает там преподавателем английского языка. Защитила кандидатскую диссертацию. Два учебных года преподавала русский язык в Ирландии и несколько раз ездила за рубеж в качестве переводчика, а потом и для участия в различных конференциях по вопросам перевода и изучения языков. Много переводит как с английского на русский, так и наоборот. Ее сын

— наш старший внук Алик (Александр). Он выпускник механико-математического факультета МГУ, математик. Работал в Институте физики Земли и занимался компьютерным программированием. А теперь он работает в Российском отделении европейской компании «Алкатель». Хорошо владеет разговорным английским.

Младший наш сын Александр два с половиной года учился в МАИ, но ушел оттуда в связи с увлечением музыкой. Играл в эстрадном оркестре. Работал шофером, автослесарем, участвовал в автогонках и короткое время работал ведущим на телевидении в программах, связанных с автогонками. Теперь он работает инженером по гоночным автомобилям в спортивной команде. Тоже владеет английским. Его сын Дима закончил Российскую экономическую академию имени Плеханова и работает в торговой компании. Есть еще маленький сын Кирилл.

Вернусь к отдыху моего отца на юге. Первую половину дня отец обычно проводил на пляже, где под полотняным навесом полтора-два часа работал с документами, туда переключался и телефон ВЧ. Плавать отец почти не умел, но, используя резиновый надувной круг, он по 30–40 минут проводил в воде довольно далеко от берега. Он также очень любил грести и подолгу катался на лодке. Конечно, рядом и в том и в другом случае находилась весельная лодка с двумя охранниками, хотя и в пляжной «форме одежды». Один из них плавал рядом. Во второй половине дня отец еще часа два на открытой террасе опять работал с документами, а потом читал. Любил и гулять по парку. Перед ужином организовывался волейбол, партнерами были парни из охраны, кто-нибудь из обслуги и я. После ужина смотрели кинофильмы, иногда играли в бильярд (на каждой даче была кинопроекционная аппаратура и стандартный бильярдный стол).

Во время отдыха отец обычно посещал несколько близлежащих предприятий. Мне довелось побывать с ним, например, в трех колхозах (абхазском, армянском и русском) и в форельном хозяйстве недалеко от Гагр.

Вспоминаю один занятный эпизод. В конце 50-х годов я гостил у отца в Мухалатке. Побывав в Ялте, услышал рассказ о том, что одну девушку, гулявшую по городу в шортах, забрали в милицию — такое было тогда отношение к «фривольной» одежде. Рассказал об этом отцу. После обеда он собирался ехать на строительство какого-то санатория. Вдруг смотрю — он выходит к машине в шортах! Так и поехал на стройку, где его встречало местное начальство. Специально так оделся, чтобы укорить кое-кого за «ретивость» в борьбе против «влияния Запада».

Летом 1946 года я поехал подлечить грязями свое колено, травмированное при посадке на горящем самолете, в Кисловодск в санаторий «Красные камни». На одной с ним территории находилась правительственная дача. Именно на этой даче жили мои родители, отдыхая в 1924 году вместе со своими маленькими детьми — мною и Володей.

А в этот раз там жил Пантелеймон Кондратьевич Пономаренко, тогда председатель правительства Белоруссии, бывший во время войны руководителем партизанского движения.

Человек общительный, он много времени проводил среди отдыхающих санатория, часто приходил к нам играть в волейбол (в молодости он был футболистом). Как-то во время острой игры находившийся среди болельщиков министр речного флота Зосим Алексеевич Шашков отпускал безобидные шутки по ходу игры, иногда и в адрес Пономаренко, команда которого проигрывала. Азартный Пантелеймон Кондратьевич вдруг обиделся, они обменялись резкостями, Шашков ушел.

В тот же вечер, когда отдыхающие санатория собрались в гостиной послушать музыку и потанцевать, вдруг появился Пономаренко. Как будто ничего и не было, подошел к группе отдыхающих, в которой был Шашков, и включился в беседу. Чувствуя себя виноватым в ссоре на виду у всех, Пономаренко также при всех первым сделал шаг, который был фактически извинением.

Мое уважение к Пантелеймону Кондратьевичу сохранилось до сих пор. И от других, знавших его по работе, я слышал о нем хорошие отзывы. Я встречался с ним еще несколько раз, в частности во время своей командировки в Польшу, где он тогда был послом. Вспоминаю свою встречу с ним, незадолго до его смерти, в поликлинике. Ожидая своей очереди, разговаривали. Я, естественно, спросил, как он живет, и он вскоре упомянул Брежнева (который еще был «на месте»), довольно резко о нем отозвавшись. Рассказал о том, как в 1954 году Хрущев направил его и Брежнева в Казахстан в качестве кандидатов на избрание секретарями ЦК: Пономаренко — первым, Брежнева — вторым. Хрущев опасался, что их могут не избрать. Пономаренко рассказал мне, что, выступая на пленуме, он сыграл на соперничестве в Казахстане двух «кланов» — северного и южного, сказав, что он нейтрален и одинаково приемлем для тех и других. В результате их обоих избрали. Он позвонил по ВЧ Хрущеву, тот сразу же спросил: «Ну что, прокатили?» Узнав, что избрали, Хрущев удивился и обрадовался. Позже первым секретарем там стал Брежнев. А потом, как я понял, он в чем-то сильно обидел Пономаренко.

Еще хочу рассказать один эпизод, когда сразу после смерти Сталина Пономаренко стал министром культуры. Ему представили для просмотра новый фильм, и он разрешил его выпускать на экран. Председатель комитета кинематографии спросил: «А разве «наверху» не будут смотреть?», имея в виду Политбюро (раньше художественные фильмы выпускались на экраны только после просмотра и одобрения Сталиным). Пономаренко в ответ спросил: «Вы хотите, чтобы картину посмотрела еще и моя жена?» Напомню, кстати, что в конце 40-х годов Сталин дал указание выпускать ежегодно только восемь художественных фильмов, и «чтобы все были хорошими». Мне запомнилась заметная ирония в словах отца, рассказавшего нам об этом.

Вспоминая о тех годах, хочу рассказать еще об одном событии. В конце января 1949 года мы узнали, что отец едет в командировку на Дальний Восток. Мы думали, что это такая же поездка, как и осенью 1945 года, когда он с группой специалистов более месяца провел на Дальнем Востоке. В перелете до побережья на самолете они останавливались в Красноярске, Иркутске, Хабаровске, Комсомольске-на-Амуре, в Советской Гавани, посещая предприятия этих городов. Затем, путешествуя на военном корабле (полученном из США по ленд-лизу), они побывали на Сахалине, на Курильских островах и на Камчатке. Везде осматривали крупные промышленные предприятия, а также пищевые и рыбные. (С отцом был в этой поездке мой брат Ваня.)

Теперь тоже было сказано, что он летит по рыбно-промысловым делам на Курилы, но на самом деле на этот раз Микоян по заданию Политбюро летел в Китай для переговоров с Мао Цзэдуном. Это было за восемь месяцев до того, как коммунисты официально пришли к власти в Китае, поэтому поездка была окружена особой секретностью.

Не так давно мне удалось познакомиться с архивными материалами по этой поездке. Еще в 1947 году Мао Цзэдуна пригласили приехать в Москву. В июле 1948 года Мао был готов ехать. Как сообщал личный его врач Теребин, «чемоданы были упакованы, куплены кожаные туфли (обычно он, как все, носил матерчатые), сшито драповое пальто».

Сталин сообщил, что к сроку, который укажут китайцы, будут присланы два самолета на бывший японский аэродром, куда делегация должна добраться на машинах. Все будет сделано в обстановке строжайшей секретности.

Однако поездка по разным причинам неоднократно откладывалась. В самом начале января 1949 года он опять был готов ехать, но Сталин вместо этого предложил прислать к Мао

для переговоров кого-нибудь из членов Политбюро. Мао Цзэ-дун ответил, что он это приветствует. 28 января Сталин прислал шифрованную (как и все остальные) телеграмму: «Теребину. Передайте Мао Цзэдуну, что наш представитель сегодня 28-го уже прибыл в Дайрен. Его фамилия Микоян, партийная кличка Андреев. Фамилию нужно держать в секрете. 28.01.1949. Сталин».

Фамилия Андреев была выбрана специально для этой поездки (партийной клички у отца не было), и, по-моему, не очень удачно — ведь в Политбюро тогда был реальный Андреев — Андрей Андреевич. Телеграммы Сталину должны были посылаться на фамилию Филиппова. Связным по радио был советский врач Теребин, а шифровали они вдвоем с другим врачом, также находившимся при Мао Цзэдуне, Мельниковым.

В архиве отца находится его диктовка, посвященная поездке к Мао Цзэдуну, сделанная в 1958 году на основе имеющихся в деле телеграмм и собственных воспоминаний. Готовясь к поездке, отец подготовил вопросы, которые могли быть поставлены китайцами, и как он собирается на них отвечать. Чтобы не запрашивать часто Москву, он пошел к Сталину, и они обсуждали это более часа. В деле есть перечень этих 17 вопросов.

До этого уже был обмен телеграммами с Мао по ряду вопросов, касавшихся тактики действий КПК в преддверии скорой победы над гоминьдановским Китаем. В конце 1948 года США прощупывали почву, намереваясь предложить переговоры между Гоминьданом и КПК с посредничеством США, Франции, Англии и СССР. Сталин предложил Мао Цзэдуну заявить о своем согласии на переговоры при условии, что они будут проводиться без участия Чан Кайши и других военных. Такое заявление было рассчитано на отказ Гоминьдана.

«Получится, что КПК согласна на мирные переговоры, ввиду чего ее нельзя обвинить в желании продолжать гражданскую войну. При этом Гоминьдан окажется виновником срыва мирных переговоров. Таким образом, мирный маневр гоминьдановцев и США будет сорван, и вы сможете продолжать победоносную освободительную войну».

Мао не согласился и предложил СССР заявить, что он, основываясь на принципе невмешательства, считает неприемлемым участие в посредничестве.

Сталин ответил, что отклонение мирных предложений означает, «что вы выложили на стол главный козырь и отдаете в руки гоминьдановцев такое важное оружие, как знамя мира». Позже Мао изменил свое мнение и опубликовал «8 условий мирных переговоров», явно неприемлемых для Гоминьдана.

Это очень характерно для политики Сталина — заявлять о

мире, а целью иметь войну.

На Дальний Восток Микояна доставил самолет из 2-й авиационной дивизии особого назначения (АДОН) — американский транспортный «Дуглас Си-47» (прототип наших лицензионных Ли-2). Экипаж возглавлял командир этой дивизии генерал Виктор Георгиевич Грачев — известный летчик, участник войны в Испании, получивший звание Героя Советского Союза за выполнение во время Великой Отечественной войны 463 особо важных полетов. Позже он первым из строевых летчиков участвовал в испытаниях системы «слепой посадки» ОСП-48.

Отец пишет: «Грачев был опытным, талантливым летчиком и хорошо нас доставил в Хабаровск». (Могу добавить, что он был и очень хорошим человеком. В последние годы жизни, до начала 90-х годов, он работал преподавателем в Академии им. Жуковского.)

В Хабаровске встречавшим отец сказал, что едет «по рыбно-промысловым делам на Курилы. Формально. Так и сказал встречавшим — Малиновскому (будущий министр обороны) и другим. Я им не сказал, но они догадались о моей поездке». Перелетели в Порт-Артур. О том, что самолет пойдет в Китай, там знал только командир авиационного корпуса.

Вылетели ночью, на рассвете были на территории Китая. До границы сопровождали советские истребители, а дальше пошли на предельно малой высоте, чтобы не засекли радары с американской авиационно-морской базы, находившейся всего лишь в 100 км от маршрута полета. Часть маршрута была над гористой местностью и проходила в сложных погодных условиях. Уже в 80-х годах Виктор Георгиевич рассказывал мне о больших трудностях и рискованности этого перелета в Китай.

Прилетели на бывший японский аэродром вблизи города Шицзячжуан, в 300 км юго-западнее Пекина (я посмотрел по карте — это более 600 км по прямой от Порт-Артура, два с половиной часа лета на Си-47). Аэродром нашли по костру. Он не действовал, но полоса была в порядке. Встречали три члена Политбюро КПК во главе с Чжу Дэ. Самолет тут же отправили обратно, чтобы его не разбомбили. Затем ехали шесть часов около 170 километров на трофейном военном «Додже» по проселочным, очень пыльным дорогам, через много деревень в горное ущелье, где в деревне Сибейпо располагался ЦК КПК. Мао жил в крестьянском глинобитном домике из двух комнат с двором восточного типа. На окнах вместо стекол — промасленная бумага, вместо дверей занавеска вроде ватного одеяла. Дом не отапливался, Мао сидел в ватной куртке, отец накинул на плечи свое зимнее пальто. Отцу и сопровождавшему его бывшему

министру путей сообщения И. В. Ковалеву предоставили домик типа корейской фанзы, там поставили чугунную печку, и было тепло.

Дальше Анастас Иванович пишет: «Мы в Москве страдали от привычек Сталина. Он ложился спать в 4–5 часов утра, вставал в 6–7 часов вечера, летом в 12–2 часа дня. Каждый вечер Сталин приглашал на ночь на ужин. Нам нужно было быть на работе хотя бы в 11–12». Это была очень большая нагрузка, они систематически не высыпались. «Мы сильно страдали, так как нельзя было не приезжать на работу. С другой стороны, нельзя к Сталину не ходить или рано уходить. У нас было безвыходное, трудное положение».

Но оказалось, что у Мао Цзэдуна такой же распорядок — ложится спать в 4–5 утра, встает в 2–3 часа дня. Отец кончал беседу с Мао в первом часу ночи, но организовал себе все же нормальный режим, которого в Москве невозможно было достичь. Вставал в 8–9 утра и шел на прогулку в горы. Во второй половине дня проводились совещания с Мао Цзэдуном, в которых участвовали Чжоу Энлай, Лю Шаоци и другие члены Политбюро КПК. Днем отец иногда беседовал с ними без Мао. Переводчик, взятый в Москве, переводить не смог — оказалось, что он знал шанхайский диалект, а Мао говорил на пекинском. Беседы переводил китаец, который 16 лет жил в СССР и был женат на русской.

Отец в диктовке отмечал:

«У Сталина всегда была шпиономания, думал, что кругом шпионы, они могут всюду пробраться, все делать, опасался, что около китайского руководства есть американские и английские шпионы, и мне специально дал поручение выяснить, есть ли какие-нибудь американцы и англичане вблизи китайцев. Он поручил строго проверить, выяснить и сообщить».

Отец, со слов врачей, сообщил о двух американцах. Сталин дал указание доложить Мао и посоветовать арестовать их. «Я, конечно, все в точности выполнил».

Отец не смог убедить Мао Цзэдуна и сообщил об этом в Москву. Получил указание от Сталина настаивать.

«Китайцы были недовольны, не понимали нас, почему мы должны вмешиваться в их конкретные дела. Это произвело на них неприятное впечатление. С другой стороны, я имел строгое указание Сталина. Это внесло некоторый холодок в наши беседы, а остальные беседы шли в очень хорошем, товарищеском тоне. Я, конечно, сказал, что указание Москвы имеется, но не жаловался на Сталина, а сам защищал свою позицию. Но все это оставило неприятный осадок у Мао Цзэдуна. Я сам не был убежден в своей

правоте, но должен был выполнить то, что мне было поручено ЦК».

В архивном деле есть такая телеграмма Сталина:

«Микояну. Для сообщения Мао Цзэдуну. Мы не сомневаемся, что работающий в редакции центрального органа ЦК КПК американец Риттенберг является злостным американским шпионом. Советуем немедленно его арестовать и раскрыть через него сеть американской агентуры. Нам достоверно известно, что американская писательница Анна-Луиза Стронг является американским шпионом. Она в последние годы несколько раз просилась в СССР, будто бы как левый элемент в рабочем движении и сочувствующий коммунистам марксист, но мы каждый раз ей отказывали. На самом деле она давно уже служит американцам, как их шпион. Советуем впредь ее не пускать в свою среду и в районы, занятые КПК. Сталин. 4.02.1949».

Была телеграмма еще об одном американце, профессоре Элиоссоре. По сообщению Ф. Кузнецова (зам. министра иностранных дел СССР), Элиоссор связан с послом США в Китае Стюартом (это, я думаю, естественно, так как Стюарт — бывший ректор Бейпинского университета, в котором преподавал Элиоссор). Сочли и его сотрудником разведки.

Американцев арестовали. После смерти Сталина, по инициативе Микояна, китайцам сообщили, что у нас никаких данных на них нет и нет оснований держать их арестованными.

В течение всего пребывания Анастаса Ивановича в Китае шел ежедневный обмен телеграммами со Сталиным. Отец информировал о беседах, Сталин присылал указания и предложения. Шифровальщики едва успевали шифровать и расшифровывать. Отец обращался к Сталину на «вы», а тот к отцу на «ты», например в телеграмме:

«Сталин — Микояну (№ 0833)»: «Микояну. Обрати внимание Мао Цзэдуна на следующий вопрос. По нашим достоверным данным, нанкинцы вывозят на юг из всех эвакуируемых районов и городов Китая принадлежащее государству золото и другие драгоценности из банков и других учреждений. Хорошо было бы поставить одним из условий переговоров с нанкинцами безусловное возвращение всех этих ценностей и передачу их народно-освободительным демократическим властям. Сталин».

Мао все время говорил, что ЦК КПК ждет указаний и руководства от ЦК ВКП(б), подчеркивал, что он ученик Сталина и его собственные теоретические работы не вносят ничего нового. Отец отметил, что это не соответствует тому, что на деле Мао собой представляет и что о себе думает.

Группа вернулась на тот же аэродром, куда по вызову

прилетел за ними Грачев. Когда отец прибыл во Владивосток, туда позвонил Поскребышев и по поручению Сталина сообщил, что Политбюро очень довольно проделанной Анастасом Ивановичем работой в Китае. Каждый день на Политбюро Сталин зачитывал его телеграммы, и они обсуждались. Сталин просил его поскорее прибыть в Москву и рассказать обо всем подробнее.

В декабре того же, 1949, года Мао Цзэдун, уже ставший главой КНР, все-таки приехал на поезде в Москву на 70-летие И. В. Сталина.

Прошло некоторое время после возвращения отца в Москву, и как-то на даче он сказал, что хочет поговорить со мной наедине. Такое бывало не часто и предвещало выговор, а мы этого всегда боялись. Отец очень строго меня спросил, откуда я узнал и кому говорил о его полете в Китай. Он сказал, что Сталин и Политбюро всегда верили, что Микоян — надежный человек и никогда не скажет лишнего, а я его подвел.

Для меня это было просто ужасно. Я сказал, что ничего не знал о тайной цели поездки — как я мог кому-то рассказать? Я не мог вспомнить разговора с кем-либо на эту тему. Потом я вдруг упомянул, что недавно у меня дома была дочь Сталина Светлана. Отец, до этого все требовавший «Вспомни!», тут сразу отреагировал: «Так что Светлана?» И я вспомнил, что, когда я ей говорил о срочном отъезде отца на Дальний Восток, мне неожиданно пришла в голову мысль, и я высказал ее вслух: «А что, если он залетит к Мао Цзэдуну?» (тогда у всех на устах были победы китайской Народной армии).

Я понял, что отец знал, откуда шла информация о моей фразе, но не подавал вида, пока я не упомянул Светлану. Он меня сильно отругал и закончил словами: «Не болтай!» Я так и не понял, почему Светлане понадобилось кому-то говорить о моей случайной догадке. Ее об этом я не стал спрашивать.

В конце 1948 года мой младший брат Серго познакомился с Аллой, дочерью Алексея Александровича Кузнецова, секретаря ЦК ВКП(б), героя обороны Ленинграда. Они решили пожениться, хотя Серго не исполнилось еще двадцати лет. В это время Кузнецов попал в опалу: его освободили от должности и направили учиться на какие-то высшие военные курсы. Для руководителя такого ранга направление на учебу — это сигнал о том, что ему грозит самое худшее.

Серго и Алла зарегистрировали свой брак 15 февраля 1949 года в тот самый день, когда Кузнецова сняли с должности. Незадолго до этого с моим отцом говорил Каганович: «Ты что, с ума сошел — женить сына на дочери Кузнецова, ведь его не сегодня завтра посадят!» Отец ответил, что Серго женится не на

Кузнецове, а на его дочери и он вмешиваться не будет. (Об этом разговоре Анастас Иванович рассказал Серго только через несколько лет.)

На свадьбу, которую собрали на нашей даче, Серго, естественно, пригласил Кузнецова, но тот, сославшись на что-то, сказал, что приехать не сможет. Он, видимо, считал, что ему не следует ставить в неловкое положение (а может быть, и под удар) члена Политбюро. Серго рассказал отцу, и тот сам позвонил Кузнецову и пригласил его. Он вновь стал отказываться, сославшись на отсутствие машины. Отец сказал, что пошлет свою. Кузнецов приехал (его жена приехала раньше), но, пробыв около часа, все-таки покинул свадьбу.

В августе 1949 года Серго с молодой женой, Ваня и я гостили у отца на госдаче «Блиновка» в Сочи, около Ривьеры. Моя жена Эля 5 июля родила дочь, поэтому оставалась в Москве. Никто из нас, братьев, никогда раньше не бывал на Кавказе, и отец решил, что нам надо повидать землю предков. Он выделил свою машину с шофером, и мы проехали через Сухуми, Кутаиси и Гори — в Тбилиси, где я родился. Из Тбилиси поехали в Ереван через перевал, где Пушкину повстречалась повозка, на которой везли из Персии гроб с телом Грибоедова.

Остановились в доме первого секретаря ЦК партии Армении Григория Артемовича Арутюнова. Он произвел впечатление культурного и образованного человека. Я потом узнал, что в Армении его многие уважали и очень сожалели, что после XX съезда партии в кампанию снятия высших партийных руководителей, работавших при Сталине, заменили и Арутюнова.

У него жила его племянница, Нами, удочеренная им после того, как ее отец в 1937 году, избегая ареста, застрелился, а мать арестовали. Мы с ней познакомились раньше, когда она была у нас на даче вместе с Арутюновым. Вскоре после нашей поездки в Ереван на Нами женился мой брат Алексей, и в 1951 году у них родился сын, названный Анастасом (Стас с будущим псевдонимом Намин).

Мы съездили и на озеро Севан, оттуда, проехав через перевал и мимо Дилижана, приехали в город Алаверды, а потом на родину нашего отца — село Санаин, находящееся от него в 3 км на высоком, горном плато.

В конце августа, когда Серго с Аллой еще гостили у Арутюновых (Ваня и я уехали раньше), отца Аллы, А. А. Кузнецова, арестовали. Алла, ничего не зная, пыталась дозвониться из Еревана к родителям, но никто не снимал трубку. Оказывается, квартира была опечатана, две комнаты были оставлены для детей и жены, а телефон находился в одной из

опечатанных комнат. Они слышали звонки междугородной связи, но подойти к телефону не могли. Приехал мой брат Ваня с телефонным аппаратом и подсоединил его к проводам, проходившим в коридоре.

Кузнецова вскоре расстреляли вместе с Н. А. Вознесенским, Попковым, Родионовым и другими (так называемое «Ленинградское дело»). Через некоторое время арестовали жену Кузнецова, Зинаиду Дмитриевну (родственницу жены А. Н. Косыгина, который сам был на волоске). Ее осудили на восемь лет. Остались одни, старшая дочь Алла, ее сестра Галя, приемная сестра Лида и восьмилетний брат Валерий. Им дали маленькую квартиру, где они жили с парализованной бабушкой (перевезли и подняли ее в квартиру мои братья Алеша и Ваня).

Мои мать и отец заботились о детях Кузнецова, они стали близкими нашей семье, часто гостили на даче. Это их, очевидно, спасло от ссылки и детдома, и говорят, что отец прямо просил Сталина, чтобы их не трогали. Думаю, что такое отношение Анастаса Ивановича к женитьбе сына и к детям Кузнецова (как и к сыновьям попавшего в опалу Георгия Стуруа, о чем мне несколько лет назад рассказал младший из них, Дэви) по тем временам было проявлением мужества и даже некоторым вызовом. Возможно, это было одной из причин опалы отца в 1952 году, о чем я еще расскажу.

Сразу после смерти Сталина отец пригласил к себе детей Кузнецова и сказал им: «Ваш отец никакой не враг народа. Это вы знайте!» Зинаида Дмитриевна вышла на свободу в феврале 1954 года.

В 1957 году их и нашу семью постигла трагедия — умерла жена Серго, дочь Кузнецова, Алла. Когда в начале года ее обследовали в связи с плохим самочувствием, известный гематолог профессор И. А. Кассирский, попросив встречи с моим отцом, рассказал ему, что у Аллы белокровие и дни ее сочтены. Об этом сказали и Серго. Летом Алла стала чувствовать себя лучше, и мой отец позвонил Кассирскому: «Вы, к счастью, кажется, ошиблись?» — «Нет, Анастас Иванович, я не ошибся», — ответил Кассирский и пояснил, что это временное улучшение, потом процесс пойдет еще быстрее.

Осенью ее состояние действительно ухудшилось, и ее поместили в санаторий «Барвиха». Мы удивились, что Серго тоже жил там в ее палате, — мы ведь не знали о ее смертельной болезни, а он понимал, что это их последние дни вместе. Моя жена и я навестили их там. Алла была, казалось, в хорошем настроении, даже весела, но мы обратили внимание на ее опухшее лицо.

Как-то, когда я прилетел из командировки, жена мне сказала, что Алла умирает. Я не мог поверить, это казалось невероятным. Я любил Аллу. Она была хорошим, добрым человеком и привлекательной молодой женщиной. Изящная и грациозная, с приятным лицом, искрящимся улыбкой. Всегда доброжелательна и большей частью весела. Вспоминаю, как, приехав как-то на дачу, я увидел отца, гуляющего с Аллой. Стройная, в новом нарядном платье, она выглядела элегантно. Я сказал восхищенно: «Настоящая парижанка!» Отец почти сердито возразил: «Почему парижанка? Русская красавица!»

Я удивлялся способности Аллы сходиться с людьми — незнакомый человек, поговорив с ней несколько минут, уже воспринимал ее как добрую старую знакомую (это в какой-то степени относится и к моей жене). Учеба, видимо, ей не очень давалась, она ушла из института, когда появились дети. Она была создана для семейной жизни и любви окружающих (говоря это, я вспоминаю образ Наташи Ростовой).

Мы с женой приехали в «Барвиху». Алла была в тяжелом состоянии, с трудом дышала и не могла говорить. На следующий день она умерла. За минуту до этого медицинская сестра вывела Серго из комнаты.

Над ее открытым гробом на кладбище я впервые видел своего отца плачущим. Он, как и моя мама, любил Аллу. Отец к моей жене и к другим своим невесткам относился, как к дочерям (когда его спрашивали, не жалеет ли он, что у него нет дочерей, он всегда отвечал: «Сыновья приведут в дом жен — вот у меня будут и дочери»). Может быть, моя жена была ему немного ближе — он часто брал ее в сопровождающие при командировках, но по отношению к Алле отец был особенно внимательным, ощущая боль гибели ее отца.

Алла и Серго прожили вместе девять лет, у них было трое детей. Алла умерла в 29 лет, а младшей дочери, Карине, тогда не было и четырех.

Когда Зинаида Дмитриевна вернулась из заключения, ей возвратили квартиру. Позже ей выделили дачный участок в престижной Жуковке. Она хотела отказаться, но Серго предложил ей вместе построить дачу, имея в виду своих детей — ее внуков. Он строил дачу тайком от отца и даже от нас, боясь, что мы проговоримся и отец рассердится и запретит ему. Так же, как он запретил Ване покупать дорогой автомобиль «Форд Меркурий», который ему предложил знакомый (хотя до этого я купил «Бьюик» из числа машин, продававшихся в Министерстве обороны офицерам, и он не высказывал неудовольствия). Сейчас его отношение к строительству дачи звучит странно, но тогда мы его

понимали. Когда мы узнали о строительстве, то продолжали скрывать от отца. Он всегда говорил, чтобы пользовались его дачей, но она была государственной, и на следующий день после его смерти ее отобрали. Так что Серго оказался прав, и отец в последние годы признал это. Серго строил дачу, постепенно достраивая, много лет и получилось хорошо.

Кроме Серго, никто из нас не имел дачи, а у меня нет до сих пор. В конце 80-х получила дачный участок от ансамбля Моисеева жена Вани, Зина, которая там много лет танцевала и до сих пор преподает в школе ансамбля. Ваня, по натуре очень «мастеровой» человек, настоящий умелец, из поставленного небольшого сруба сделал своими руками очень уютную дачу и обустроил участок.

Ваня женился на Зине в 1950 году. Когда отец и мать узнали о его планах, они вначале были слегка шокированы — первая балерина в нашей семье, — но не возражали. Зина из простой семьи, отец ее был рабочим на заводе. После женитьбы мой отец хотел, чтобы она ушла из ансамбля, но Ваня воспротивился, и отец не настаивал. Зина вначале выступала под своей девичьей фамилией Никитина. Через несколько лет она получила звание заслуженной артистки РСФСР.

Расскажу немного о Светлане Сталиной, ставшей после своего побега за границу известной всему миру. Я знал ее с детства и хочу рассказать о ней то, что знаю и чему был свидетель.

Как я уже говорил, Василий и Светлана жили на даче «Зубалово-2» (вблизи совхоза «Горки-2»), примерно в километре от нашей дачи, на территории которой в другом доме жили родственники Светланы по материнской линии — тети и двоюродные братья. Я хорошо помню Светлану того времени, когда бывал у них на даче в гостях у Василия в конце 30-х годов.

До середины 30-х Успенское шоссе (через Барвиху и Усово) еще не было асфальтированным, и по нему на дачу не ездили. (Потом на нем укатали гравий и залили гудроном — тогда говорили, что это американский метод. Во всяком случае, с тех пор это шоссе стали называть «американкой».) На дачу как к нам, так и к Сталиным ездили через Одинцово.

Во время войны, после возвращения из-под Сталинграда, в конце 1942 и начале 1943 года, я снова стал бывать у Василия на даче. Там почти каждый день происходили застолья с участием нескольких летчиков из инспекции или командования ВВС, а также часто с деятелями искусства, о чем я уже написал. Светлана тоже бывала за столом, а также при просмотре кинофильмов, но вела себя она всегда выдержанно и скромно.

Там она и познакомилась с известным в то время

кинодраматургом Алексеем Яковлевичем Каплером (знакомые его звали Люсей), с которым у нее начался невинный девичий роман, вызвавший неудовольствие Сталина и послуживший причиной ареста и ссылки Каплера. Люся был эрудированный, общительный, приятный и веселый человек. Неудивительно, что он ее увлек. Ему тоже было, видимо, приятно встречаться и вести беседы об искусстве и о книгах с умной девушкой, смотреть фильмы в просмотровом зале Комитета кинематографии. И хотя они были увлечены друг другом, я думаю, что, кроме поцелуев, ничего интимного между ними не было. Это увлечение послужило причиной ареста Каплера и его содержания в лагере, но я не буду рассказывать об этом, так как эта история уже описывалась.

В 1944 году Светлана вышла замуж за Гришу Морозова. Мы с Элей, тогда еще моей невестой, с ними много общались, и вскоре она и Эля стали близкими подругами. В послевоенные годы Светлана одна или вместе с Гришей бывала у нас в гостях как в Москве, так и на даче.

О Светлане того времени все были самого хорошего мнения. Говорили о ее уме, скромности, умении вести себя в обществе. Обычно противопоставляли ее при этом Василию, невыдержанному, частенько агрессивному и хамоватому парню, хотя и неглупому и способному. Все знали о его пристрастии к ночным застольям и выпивке.

Однако, оглядываясь назад, можно вспомнить, что и тогда были у Светланы намеки на некоторые черты, проявившиеся в дальнейшем, — эгоизм, своеволие, отсутствие каких-либо сомнений в своей правоте, в какой-то мере деспотизм. Но тогда это почти не ощущалось.

Неожиданным был для нас развод Светланы и Гриши. Я думаю, что это произошло под нажимом самого Сталина, который всегда был антисемитом, но, может быть, были и другие причины. Во всяком случае, Сталин ни разу не пригласил Светлану к себе вместе с мужем и только, кажется, два или три раза видел своего внука Иосифа, сына Светланы и Гриши.

По совету своего отца Светлана в 1949 году вышла замуж за Юру Жданова. Мы с женой были на их свадьбе на даче его отца, члена Политбюро А. А. Жданова. (Мне отец рассказал, что после развода с Морозовым Сталин в качестве кандидатур называл Серго Берия и меня. Но я уже был женат, и Серго то ли тоже уже был женат, то ли собирался жениться на подруге Светланы Марфе Пешковой, внучке Горького.)

Любви в этом браке, очевидно, не было, и Светлана с Юрием разошлись еще до смерти Сталина, успев завести дочку Катю.

Должен отметить, что Юра Жданов производил хорошее впечатление, ему все симпатизировали. Это был приятный, умный и общительный человек. Он имел два высших образования — техническое (химия) и гуманитарное (философия). Юрий хорошо играл на рояле, в том числе и танцевальные мелодии для компании.

Через некоторое время после XX съезда КПСС мой отец дал мне экземпляр секретного доклада Хрущева о «культе личности» Сталина. Как я его понял, он хотел, чтобы мы с женой дали его прочитать Светлане, чтобы подготовить ее к тому, что ей придется вскоре услышать (он знал, что она часто бывает у нас). Эля позвала Светлану, которая жила в соседнем с нашим дворе того же Дома на набережной. Я дал ей доклад, и мы оставили ее одну в комнате. Потом она вышла к нам и сказала то, чего я никак не ожидал: «Самое ужасное, ребята, что это — правда!» (на следующий день мой отец пригласил Светлану к себе и беседовал с ней об этом).

По настоянию своего отца Светлана закончила исторический факультет МГУ, а она мечтала поступить в Литературный институт. Поэтому потом она все-таки стала работать в Институте литературы им. Горького, защитила кандидатскую диссертацию.

Но отрицательные черты характера, о которых я упомянул, а также проявлявшаяся все больше неуравновешенность, сыграли, видимо, роль в последующих ее, можно сказать, странных поступках. Они были какими-то «выпадами» в ее в общем-то разумном и скромном поведении. Я не буду говорить о нескольких мужчинах, за которых она выходила замуж после Юрия, — я думаю, что каждый раз она была действительно влюблена и считала, что «вот теперь это настоящее», но спустя какое-то, не очень долгое, время разочаровывалась и расходилась. (Надо сказать, что в отношении каждого нового возлюбленного Светлана бывала до навязчивости настойчива.) В периоды разочарования Светлана чуть ли не ежедневно приходила к нам, иногда, как говорят, «плакала в жилетку» Эле и многим с ней делилась.

Мой отец любил Светлану, которую знал с малолетства, и после смерти ее отца старался как-то помогать ей. «Связным» между ними была обычно Эля.

Одно время Светлана была в близких отношениях с Андреем Синявским, знакомым ей по Институту литературы, ставшим тогда диссидентом. Позже, когда над ним и Даниэлем состоялся инспирированный ЦК и КГБ суд, Светлана через Элю обратилась к моему отцу, чтобы ой содействовал его освобождению. Но в этот раз отец ответил, что ничего сделать не может.

Наконец, история с отъездом Светланы за границу. В начале 60-х она познакомилась с индийским коммунистом, работавшим тогда в Москве, Браджешем Сингхом и решила выйти за него замуж. Она захотела познакомить его с моим отцом, чтобы он помог ей получить разрешение на брак с иностранцем (тогда это было очень трудно, тем более Светлане Сталиной). Эля сказала Анастасу Ивановичу о желании Светланы привезти в гости Сингха, и он предложил приехать на дачу. Но накануне назначенного дня отец позвонил Эле и сказал: «Завтра хороший концерт в консерватории, я хотел бы с тобой пойти. Позвони Светлане, может быть, она не будет против переноса встречи на один день?» Эля, наивно не подумав о возможной реакции, сказала Светлане по телефону, как подруге, без обиняков, что Анастас Иванович хочет пойти на концерт и просит ее приехать на следующий день. После нескольких секунд молчания Светлана накинулась на Элю, обвиняя ее в том, что она сама нарочно предложила Анастасу Ивановичу пойти на концерт, чтобы сорвать ей важную встречу, и затем бросила трубку.

(Мой отец всегда любил музыку, правда не очень разбираясь в ней. На даче часто звучали грампластинки, а когда появились маленькие транзисторные приемники, он стал слушать музыку, гуляя или отдыхая и даже читая бумаги. Он также любил театр, чаще всего ходил в Театр Вахтангова, а также в Театр на Таганке. Позже моя жена пристрастила его к классической музыке и к консерватории.)

Как-то поздно вечером я приехал с аэродрома, прилетев из Владимировки, и застал Элю в слезах. Придя домой, она нашла в почтовом ящике письмо от Светланы. Прочтя его, я не мог поверить своим глазам, настолько оно было несправедливым и даже оскорбительно-ругательным. Больше они в те годы не встречались.

Светлана со своим женихом побывала на следующий после концерта день у Анастаса Ивановича. Она просила моего отца помочь ей в получении разрешения на оформление брака. Отец, может быть, потому, что знал о нескольких распавшихся замужествах Светланы, а возможно, считая оформление брака нежелательным, посоветовал ей жить с ним гражданским браком, как и он прожил со своей женой более 40 лет. По ее просьбе он помог получить им две раздельные путевки в санаторий.

31 ноября 1966 года муж Светланы скончался. Светлану принял А. Н. Косыгин, председатель Совета Министров СССР, и она попросила разрешить ей выехать в Индию, чтобы отвезти прах Браджеша Сингха и по национальному обычаю развеять его над рекой возле места, где живут его родные. По совету Косыгина она,

кажется, там же в кабинете написала письмо Л. И. Брежневу, и на следующий день, 4 ноября, вышло подписанное К. У. Черненко решение Политбюро (проголосованное по телефону), которым разрешалось Светлане выехать в Индию на семь дней в сопровождении двух человек и давалось указание советскому послу И. А. Бенедиктову оказать ей помощь (мой отец уже не был членом Политбюро).

В письме Светланы Брежневу были и такие слова: «Я заверяю Вас, что ничего предосудительного с политической точки зрения не случится». Это как раз и случилось.

Я расскажу об этом так, как я слышал тогда, не заглядывая в ее книгу. Светлана, договариваясь с послом, несколько раз продляла пребывание в семье покойного мужа, и, когда прошло почти три месяца, она снова пришла в посольство СССР и попросила еще продлить срок. На этот раз посол И. Бенедиктов гибкости не проявил, сказав: «Хватит, пора возвращаться. Вот вам билет, вы полетите сегодня ночью».

Можно предполагать, что у нее был заранее продуман план, но, скорее всего, это было одно из ее спонтанных решений, вызванное вмешательством в ее желания, чего она всегда не терпела. Она спокойно сказала послу, что пойдет собирать вещи. Но оттуда, взяв небольшой чемоданчик, она направилась прямо в американское посольство. Американцы ее переправили в Швейцарию, а оттуда в США (до этого Светлана за границей никогда не была и, я думаю, переживала, что в ее положении вряд ли удастся когда-нибудь побывать).

Сейчас, наверное, трудно представить, какой это был гром среди ясного неба! Дочь Сталина тайком бежала на Запад! Руководство страны восприняло это очень болезненно. Я помню, что и мой отец был в недоумении — зачем она это сделала?

Как только нам стало известно о ее побеге, моя жена позвонила и приехала к детям Светланы, Осе и Кате. И потом она в течение длительного времени с ними общалась, помогала им морально (да и материально), пока они не пришли в себя. Тогда Иосифу было чуть больше двадцати, а Кате шестнадцать. Ося на отъезд Светланы отреагировал словами: «Опять мама выкинула номер», а Катина реакция была более болезненной, она так никогда и не простила матери того, что она их бросила. Через некоторое время Осе и Кате была выделена пенсия по 100 рублей до завершения учебы (кажется, столько же получала Светлана до отъезда).

Дальнейшую жизнь Светланы я пересказывать не буду. Расскажу только о ее возвращении через восемнадцать лет. Иосиф позвонил Эле и сообщил ошарашившую нас весть о том, что

Светлана вместе с дочерью находится в Москве, в гостинице «Советская». Эля тут же ей позвонила, и они разговаривали опять как подруги, не вспоминая о ссоре. Потом она три или четыре раза была у нас дома, из них один раз при мне.

Светлана нам рассказывала, как она сумела приехать в СССР. Когда она поняла, что ей нужно вернуться на родину, она перебралась из США в Англию, чтобы, как она сказала, быть поближе. Там она жила в небольшом городе (я спросил, почему, — «там жизнь дешевле»). Приехав в Лондон, пошла в советское посольство, но там ее не приняли, а посоветовали написать письмо. Когда она вновь пришла уже с письмом, ее приняли радушно, получив, очевидно, указание из Москвы. Чтобы не возникли препятствия со стороны английских властей, предложили полететь с дочерью Олей в Афины, как бы на экскурсию, а там прийти в советское посольство (послом в Греции тогда был сын Ю. Андропова). Оттуда их отправили в Москву. Рассказывая это мне, Светлана сказала: «Самое умное, что я сделала за эти восемнадцать лет — это то, что вернулась».

Старшая дочь Светланы, Катя Жданова, как геолог, постоянно работала на Камчатке. Приехать в Москву, чтобы повидаться с матерью, она не захотела. С Иосифом (врачом по специальности) вначале отношения были нормальные, но потом испортились со стороны Светланы, из-за ее эгоизма и деспотизма. Правительство предложило Светлане в Москве квартиру, машину и другие льготы, но она отказалась. Она решила жить в Тбилиси, как нам сказала, «боясь наплыва журналистов». Еще сказала, что ее «американская» дочь Ольга не привыкла к большому городу. Проблемой была учеба дочери — Светлана до приезда рассчитывала на наши английские спецшколы, не зная, что там уже не было преподавания на английском языке.

Вскоре после этого я был два дня в командировке в Тбилиси и зашел к Светлане в гости. Они с дочкой жили в хорошо обставленной трехкомнатной квартире, в добротном, кажется «правительственном», доме. Оле в Тбилиси очень понравилось, у нее появились друзья, она ездила верхом в находившемся рядом спортобществе. Ей дали преподавателей русского и грузинского языка. Грузинский она учила даже с большим интересом и уже могла общаться. Когда возник вопрос, что ей придется ехать в Англию доучиваться в интернате, она сказала, что потом обязательно вернется в Грузию.

Несмотря на видимое благополучие, в разговоре я почувствовал у Светланы нотки разочарования. Она вдруг сказала, что они живут в скучном районе. «Вот там, в центре, действительно жизнь!» (а это всего лишь в трех троллейбусных

остановках от него). Может быть, она чувствовала свою некоторую отчужденность. Многие, возможно, испытывали к ней неприязнь. Поклонники Сталина — за то, что она его «предала», а антисталинисты (как Лана Гогоберидзе, которую я тоже навестил) — за то, что она его дочь.

Светлана на несколько дней приезжала в Москву, хотела попасть на прием к М. С. Горбачеву (не знаю зачем), Эля ей посоветовала отложить — шла подготовка к очередному съезду партии. Но Светлану, когда она что-то решила, переубедить невозможно. Как мы и ожидали, Горбачев ее не принял.

Хотя Светлана, живя в Тбилиси, посылала моей жене поздравительные открытки и несколько раз звонила по телефону, для нас было совершенной неожиданностью вдруг узнать, что она опять уехала за границу. Нас не предупредила и даже не попрощалась. Оттуда она тоже не пишет и не звонит.

А возможно, и хорошо, что она уехала в 1986 году, имея в виду все то, что в 90-х годах стали писать и говорить о Сталине. Хоть это в основном все справедливо, но ей, наверное, было бы трудно общаться здесь с людьми (кто-то высказал мнение, что ей посоветовали уехать, предвидя развитие событий).

Глава 12
Я — летчик-испытатель

Выпуск из академии, отпуск, и в день, назначенный приказом, я въезжал на своей машине в поселок Чкаловский в двадцати километрах к северо-востоку от Москвы, где базировался ГК НИИ ВВС — Государственный Краснознаменный научно-испытательный институт Военно-воздушных сил. Это было в 1951 году, на следующий день после 18 августа, любимого нами праздника авиации. В этот же день, одиннадцатью годами раньше, я приехал в Качинскую летную школу.

До сих пор считалось, что Испытательный институт ВВС ведет свою историю с 1920 года, когда на Ходынском поле в Москве (позже — Центральный аэродром им. М. В. Фрунзе) была создана испытательная военная часть «Опытный аэродром». Приказ о ее создании был подписан 21 сентября.

Однако недавно стало известно, что еще 16 апреля (29-го по новому стилю) 1916 года император Николай II утвердил решение Военного совета о формировании Главного аэродрома с испытательной станцией и мастерскими, в связи с необходимостью контроля качества самолетов, отправляемых на фронт. Других организаций с такими задачами в мире, кажется, еще не было.

У станции Царская Ветка, что на четвертой версте Варшавской железной дороги, вблизи Петрограда, быстрыми темпами стали строить сооружения Главного аэродрома, в которые входили испытательная станция, мастерские, ангары, столовая, казармы и другие служебные здания. Основным руководителем создания аэродрома был подполковник Александр Николаевич Вегенер, и в октябре он стал его начальником. Им был разработан перечень испытательных задач Главного аэродрома, которые не потеряли актуальность и сегодня. В 1916–1917 годах. Главный аэродром являлся одним из основных научных центров авиационной науки России того периода.

Научным руководителем был профессор А. П. Фан-дерФлит, летные характеристики определялись под руководством Г. А. Ботезата. Летчиками-испытателями были А. Е. Раевский, Н. А. Жемчужин и еще двое летчиков. (Раевский в 1923 году перешел на работу в редакции, затем в ОКБ Туполева, но в 1937 году, как выходец из привилегированного класса, был расстрелян. Такая же судьба постигла еще в 1927 году и А. Н. Вегенера. Жемчужин участвовал летчиком в Гражданской войне, в 1925

году окончил Академию имени Жуковского, с 1930 года работал в НИИ ВВС начальником бригады по испытаниям самолетов, затем был заместителем конструктора Поликарпова. В конце деятельности, до 1956 года, был преподавателем в Академии имени Жуковского в звании генерал-майора. А его сын учился в этой Академии на одном курсе со мной.)

После революции А. Н. Вегенер вступил в Красную Армию и начиная с 1918 года добивался возобновления работы Главного аэродрома. В январе 1920 г. Вегенер организовал летный отдел в ЦАГИ и стал его заведующим. (Через два десятилетия на базе этого отдела был создан Летно-исследовательский институт МАП.)

7 июля 1920 г. был организован летный отдел Главвоздухофлота, и Вегенер был назначен его начальником. Вскоре Вегенер предложил восстановить систему государственных летных испытаний самолетов. Он составил «Положение об опытном аэродроме», которое было утверждено 10 сентября 1920 года приказом Главвоздухофлота. Местом базирования Опытного аэродрома было определено Ходынское поле в г. Москве.

21 сентября 1920 года приказом Реввоенсовета № 1903, который подписал заместитель председателя (Л. Д. Троцкого), летный отдел был расформирован и учрежден штат Опытного аэродрома на Ходынском поле. Состав штата Опытного аэродрома, так же как и Летного отдела, насчитывал 158 человек, из них 4 летчика и 30 человек инженерно-технического состава. Вегенер провел всю подготовительную работу по созданию Опытного аэродрома. Он лично занимался разработкой первых методик летных испытаний. На основе обобщения опыта летных испытаний в Главном аэродроме 1916–1917 годов. А. Н. Вегенер опубликовал монографию «Испытания самолетов».

Все приведенные выше сведения появились благодаря тому, что один из старейших работников ГК НИИ ВВС, ученый и инженер-испытатель самолетов по вопросам прочности Павел Семенович Лешаков, ветераны ГК НИИ ВВС В. К. Муравьев и А. А. Польский, а также А. С. Солдатов и В. Г. Масалов провели в 2005–2006 годах глубокое исследование исторических архивных документов.

В результате этой работы выявилось, что в дореволюционной России существовала современная для того времени и динамично развивающаяся авиационная промышленность с широкой сетью самолетостроительных, авиамоторных и приборных заводов, а также научно-исследовательских организаций и летно-испытательного центра. Россия имела высококвалифицированные

и самобытные конструкторские и научные школы, во главе которых стояли выдающиеся русские ученые и инженеры, такие как И. И. Сикорский, С. П. Тимошенко, А. П. Фан-дер-Флит, Г. А. Ботезат, Н. Е. Жуковский, С. А. Чаплыгин и другие. В годы революции и Гражданской войны некоторые из них погибли, другим удалось эмигрировать, а во времена «культа личности» часть специалистов подверглась репрессиям.

21 сентября 2005 года в Ахтубинске мы отмечали 85-летие Государственного научно-испытательного Краснознаменного института ВВС (ныне — Государственный летно-испытательный центр МО им. В. П. Чкалова). Но теперь очевидно, что его история идет от Главного аэродрома и, значит, 29 апреля 2006 года надо было отметить его 90-летие. Однако официально такое решение пока не принято.

Совершенствовалась отечественная авиационная техника, развивалась и испытательная организация — единственна, имевшая право на проведение государственных испытаний самолетов и всех других, необходимых для функционирования авиации, видов техники и оборудования. Вскоре она стала называться Научно-испытательным аэродромом, а потом и Институтом.

Быстро развивался Институт в 30-х годах, когда бурно росла отечественная авиация. В Институте работали многие выдающиеся авиационные специалисты страны — летчики, инженеры, ученые. В те годы в авиационных ОКБ еще не было развитой летно-испытательной базы, их испытательные станции (ЛИС) имели мало квалифицированных инженеров и опытных летчиков. Не существовал еще и Летно-исследовательский институт авиационной промышленности (он был создан в марте 1941 года). Заводскими силами проводились, как правило, только первоначальные испытания, основные же велись работниками военного Института (или с их помощью и участием). Часто на опытных машинах сразу начинали летать военные летчики-испытатели — М. Громов, К. Коккинаки, С. Супрун, П. Стефановский, А. Никашин, В. Степанчонок, В. Чкалов, Г. Байдуков, А. Юмашев, П. Федрови и другие. (Все они, кроме Стефановского, Супруна и Никашина, перешли потом на летно-испытательные станции ОКБ.) Надо сказать, что пассажирские самолеты также испытывались в военном Институте (до конца 60-х годов).

Меня принял начальник Института генерал М. В. Редькин, тот самый Редькин, который летал с нами в Сейму тремя годами раньше. Он был случайным человеком на испытательной работе, поставленным на это место по протекции Василия Сталина. Мне

не понравилось его напутствие: критически смотреть на летчиков-испытателей — они, мол, очень избалованны и много о себе воображают.

Я много читал и слышал о летчиках-испытателях и чувствовал к ним глубокое уважение. Всего несколько раз до той поры я общался с такими летчиками, но позже, близко узнав их, был рад убедиться, что не ошибся. Это отношение сохранилось у меня на всю жизнь. Конечно, среди них были разные люди, но в большинстве своем летчики-испытатели — честные, открытые люди, с высоким ощущением товарищества и долга, смекалистые, с чувством юмора, преданные своему делу, не говоря уже о мужестве и смелости.

С одной стороны, сама профессия летчика и летчика-испытателя «отбирает» таких людей, с другой — она и воспитывает эти качества, так же как и чувство независимости и собственного достоинства. Особенно этому способствует работа летчиков-истребителей, чаще всего летающих на одноместных самолетах. Важными качествами летчиков вообще и особенно летчиков-испытателей является психологическая готовность к неожиданностям и к действиям в необычных, критических ситуациях.

(Должен заметить здесь, что я прежде всего говорю именно о летчиках, то есть людях, пилотирующих самолет, но когда речь идет о многоместных самолетах, я часто употребляю слово «летчик» обобщенно, подразумевая и других членов летного экипажа, но все же в первую очередь летчиков.)

Позже мне стали известны истоки предвзятого отношения Редькина к летчикам-испытателям. Он был назначен начальником Института после «разгрома», учиненного в 1949 году проверочной комиссией, — на него, очевидно, повлияли несправедливые выводы комиссии. Один из пунктов обвинения со стороны комиссии — большие заработки испытателей, не только летчиков и других членов испытательной бригады, но и специалистов различных служб. В те времена им выплачивалось вознаграждение в долях процента от общей суммы вознаграждений, выплачиваемых ведущим летчикам всех испытательных бригад, а члены бригады, тогда и потом, получали вознаграждение в процентах от вознаграждения летчика своей бригады.

Причина же предвзятой проверки Института, очевидно, тянулась от одного случая.

Командир 3-го истребительного авиакорпуса, будущий дважды Герой Советского Союза и маршал авиации Е. Я. Савицкий, написал Сталину, что самолет Як-1Б не достигает

скорости, записанной в его официальных данных, обвинив испытателей в завышении фактических характеристик самолета. По указанию командования в мае 1943 года из Института в один из полков корпуса направили летчика-испытателя Афанасия Прошакова с ведущим инженером Михаилом Прониным. Они установили, что самолеты неправильно эксплуатировались. Летчики летали с открытыми фонарями (колпаками кабины) и не ставили, как рекомендовалось документами, кран закрылков на уборку, чтобы их не отсасывало потоком, а также, боясь перегрева мотора, полностью открывали заслонку маслорадиатора (охлаждение масла при этом было даже хуже, чем при створке, открытой, как рекомендовалось, по потоку). Все это ухудшало аэродинамику самолета. Кроме того, летчики использовали обороты мотора, не соответствующие рекомендованным. Прошаков, выполнив все согласно рекомендациям, достиг на одном из самолетов скорости, соответствующей официальным данным. Потом на другом самолете с таким же результатом слетал командир полка. Об этом пришлось доложить Сталину. Авиационные командиры обязаны были доводить до летчиков рекомендации испытательного Института и требовать их выполнения. Савицкий оказался в неприятном положении и «затаил зуб» на Институт.

Говорят, что именно Савицкий после войны был инициатором расследования работы Института, он же возглавил комиссию. Решение комиссии в целом стало разносом. Перевели на командную работу в строевую часть известного всей стране летчика-испытателя генерала Петра Стефановского, уволили Афанасия Прошакова, талантливого, выдающегося летчика-испытателя, до сих пор вспоминаемого ветеранами с большим уважением: (Рассказывают, что, приехав с комиссией в Институт, злопамятный Савицкий увидел там Прошакова и сказал: «Вы еще здесь?!») Стефановскому и Прошакову предъявили претензии «недостаточного боевого опыта», хотя они оба были участниками войны.

Опытные испытатели действительно имели неплохие заработки. Организация полетов тогда не была слишком формализована, как стало позже, и некоторые летчики, говорят, иногда часами не уходили с аэродрома, пересаживаясь из самолета в самолет. Но ведь они все же летали, а не торговали на рынке! А испытывавшихся новых самолетов и различных модификаций тогда было много.

После работы комиссии вышло новое Положение об оплате. В течение тридцати лет после этого (до выхода нового Положения в 80-х годах) вознаграждение за проведение испытаний оставалось

на уровне в восемь-десять раз ниже того, что получали летчики и члены испытательных бригад промышленности, проводившие зачастую такую же работу. Отменили оплату за испытания работникам служб обеспечения полетов, в частности членам групп руководства полетами. В результате исчезла личная заинтересованность работников обеспечивающих служб в наиболее эффективной организации полетов и в сокращении сроков испытаний.

Не могу не заметить здесь, что для военных испытателей всегда была характерна неуемная жажда работы. Казалось, все они — летчики, инженеры и техники — ни о чем другом не думают, как только больше летать, быстрее и лучше проводить испытания. Оплата за испытания, конечно, имела значение, но отнюдь не определяющее — много испытаний проводилось при мизерной оплате, были и «бесплатные» испытания, но отношение к ним основной массы работников, за исключением единиц, при этом не менялось.

Вышесказанное в наибольшей мере относится к истребительному испытательному отделу. Работа там, можно сказать, кипела. Почти все работы были срочные и часто неожиданные (свой отдел мы часто называли «пожарной командой», и в ходу были шутки: «Стой там! Иди сюда!» или «Не спеши выполнять приказание: его могут скоро отменить»). Когда касалось полетов, ограничений рабочего времени почти не существовало (мне, как и другим, доводилось летать и в выходные дни). Единственным сдерживающим фактором была необходимость обеспечения безопасности полетов. Нигде больше я не встречал коллектива, где бы так беззаветно и с такой страстью относились к своему делу, как в нашем отделе. Конечно, немалую роль играл и характер работы. Я скоро пришел к выводу, что для тех, кто посвятил свою жизнь авиации, нет более интересной и приносящей большее удовлетворение работы, чем испытания. Наверное, это потому, что в такой работе непрерывно встречаешься с новым, в ней нет места шаблону, она всегда требует творческого подхода.

Часто думают, что испытываются только новые, опытные самолеты. Но это не так. На самом деле даже больший объем работы занимают испытания выпускаемых серийно самолетов (нужно проверять их соответствие техническим условиям и опытному образцу, проводить исследования по расширению боевых возможностей), испытания самолетов с различными усовершенствованиями (после устранения выявленных ранее недостатков или в целях повышения боевой эффективности). На самолетах проводятся также испытания двигателей, различных

приборов, бортовых радиолокаторов и оптических прицелов, ракет, пушек и бомб, радионавигационных систем, аэродромных систем «слепой» посадки, высотного снаряжения, систем спасения и тому подобного. Проводятся в Институте также научные исследования, в том числе и летные, и различные стендовые и лабораторные испытания. Почти все работы связаны хотя бы с небольшим, но новым словом в технике. Это вносит в работу творчество, а значит, приносит максимальное удовлетворение. Стоит упомянуть еще и другую важную часть работы — участие в рассмотрении проектов и макетов новых самолетов, обсуждение различных технических вопросов, возникающих при их разработке или испытаниях, а также создание инструкций и руководств по эксплуатации испытанной техники. Инженеры и летчики довольно часто ездят в строевые части в связи с возникшими там какими-либо трудностями, связанными с самолетами, а также в случае серьезных аварий или катастроф для участия в работе комиссий по расследованию.

Летчики Института летают также и на учебно-боевую подготовку по Курсу подготовки, действующему в строевых частях. В тех случаях, когда испытательное задание соответствует какому-либо упражнению Курса, записывают в полетном листе его выполнение «в комплексе».

(Я рассказал об Институте, каким он был в годы моей работы там и несколько лет спустя. В последнее десятилетие, в новых условиях, когда промышленности заказывается мало новой техники, а сильно сокращенный Институт, переименованный в Государственный летно-испытательный центр, переживает определенные трудности, характер его работы, возможно, изменился.)

Вернусь к первым дням моей новой службы. Секретарь начальника Института рассказала, как пройти к зданию 1-го управления. Это была Валентина Николаевна Мельниченко, уникальная женщина — в 1929 году семнадцатилетней девушкой она стала секретарем начальника Института и работала на этом посту вплоть до 1996 года, пережив около двадцати начальников. Разумная, спокойная и доброжелательная, она всегда пользовалась уважением.

Мне показали комнату летчиков 1-го испытательного отдела. Я вошел и, поздоровавшись, спросил, где можно найти начальника отдела. «Да вот он, в шахматы играет». За доской среди группы офицеров сидел коренастый, слегка полноватый молодой полковник со звездой Героя на груди. Это был Иван Михайлович Дзюба. Я спросил разрешения обратиться и, как полагалось, доложил: «Товарищ полковник, подполковник

Микоян прибыл для прохождения дальнейшей службы». Дзюба встал, пожал руку, попросил подождать и снова сел за шахматы. Закончив партию, повел меня к себе в кабинет. С первых же минут я почувствовал неформальный характер отношений летчиков, что мне сразу понравилось.

В кабинет вошел и подполковник Василий Гаврилович Иванов, заместитель начальника отдела по летной работе. Просматривая мою летную книжку, они задавали вопросы по моей летной подготовке. Я почувствовал, что произвел благоприятное впечатление тем, что уже летал на реактивных самолетах, тем более на МиГ-15 — трех лет не прошло, как первые самолеты такого типа появились в строевых частях, а ведь прибыл я из академии. Понравилось им, видимо, и то, что я летал ночью и прошел программу тренировки по «слепому» заходу на посадку по системе ОСП, которая только-только начала внедряться. (Однако налет у меня был всего 375 часов!)

Моим непосредственным начальником стал полковник Леонид Михайлович Кувшинов — приятный, доброжелательный человек интеллигентной внешности, учитель по первой профессии, летчик-испытатель с предвоенного времени. Он был в числе тех, из кого формировались боевые полки в испытательном Институте в первые дни войны. На второй или третий день войны подполковник С. П. Супрун (служивший в том самом отделе, куда меня теперь назначили) обратился к Сталину с предложением сформировать из летчиков, инженеров и техников Института боевые полки. Уже через пять дней, 30 июня, они вылетели на фронт: два истребительных полка (на самолетах МиГ-3), два бомбардировочных и один штурмовой (в них вошли также летчики и инженеры из Управления ВВС, военной приемки на заводах и других нестроевых частей).

Одним истребительным полком, 401-м, командовал Степан Супрун, а после его скорой гибели — Константин Коккинаки (они до этого вместе воевали в Китае против японских летчиков). Л. М. Кувшинов участвовал в том боевом вылете 4 июля 1941 года, когда был сбит Супрун, хотя этого момента никто не видел. С. П. Супруна посмертно наградили второй медалью «Золотая Звезда». Только в 60-х годах следопыты обнаружили ушедший в землю самолет Супруна. Останки летчика захоронили в Москве на Новодевичьем кладбище.

Другой, 402-й, полк возглавил Петр Стефановский, которого вскоре направили в ПВО Москвы, и его сменил Константин Груздев. Он за несколько месяцев лично сбил 19 вражеских самолетов, потом был возвращен на испытательную работу и погиб в 1943 году при испытаниях американского истребителя

«аэрокобра» на штопор.

В начале 1942 года отозвали с фронта большинство опытных испытателей, летчиков и инженеров — потребность в испытаниях самолетов во время войны отнюдь не уменьшилась. В дополнение к испытаниям некоторых новых самолетов и различных модификаций, двигателей и оборудования велись работы, связанные с выявлявшимися на фронте недостатками. Проводились испытания трофейных самолетов и летные исследования по отработке оптимальных методов борьбы с ними. Испытывались и иностранные самолеты, предлагавшиеся для поставок по ленд-лизу. Специалисты Института выезжали в действующую армию для оценки боевых качеств самолетов во фронтовых условиях и для помощи летчикам в их освоении.

Два из сформированных в июне 1941 года полков — 402-й истребительный авиаполк особого назначения и 420-й полк дальних бомбардировщиков — успешно воевали всю войну и по результатам боевых действий вошли в число лучших на фронте.

Со мной на УТИ МиГ-15 слетал Василий Гаврилович, остался доволен, сделав пару замечаний. На проверку пилотирования по приборам (под колпаком) я полетел с Д. Г. Пикуленко. После полета он мне ничего не сказал, и я был в некотором недоумении — мне казалось, что я слетал неплохо. В летной комнате он тоже молчал. Наконец, когда его спросил Иванов, он резковато ответил: «Нормально летает, что вы пристаете!» Позже я понял, что в устах немногословного Пикуленко это была довольно высокая оценка. Дмитрий Григорьевич — прекрасный летчик, с фронтовым опытом, уверенный и спокойный в воздухе, на земле порой бывал нервным и вспыльчивым.

В нашем Институте тогда не было школы летчиков-испытателей, и к новым пилотам прикрепляли одного из опытных для помощи в изучении методик летных испытаний, по которым сдавались зачеты. А инженеры-испытатели проводили занятия и консультации. Мне помогал бывший летчик знаменитого 9-го истребительного полка Герой Советского Союза Михаил Твеленев. (Примерно так же входят в строй и молодые инженеры-испытатели, которые затем набираются опыта, участвуя в испытаниях в качестве помощников ведущих инженеров.)

Отдел испытаний самолетов-истребителей состоял из летчиков, инженеров-испытателей и самолетных техников-испытателей. Для проведения каких-либо испытаний из инженеров самолетного отдела назначался руководитель бригады — ведущий инженер, его помощник, ведущий летчик (мог быть и не один), а также техник и механик самолета. Остальной состав бригады формировался из инженеров других отделов и

управлений Института (по летным характеристикам, по устойчивости и управляемости самолета, по двигателю, по оборудованию и т. п. в зависимости от характера испытаний). Их называли ведущими инженерами по специальности. Могли быть и техники по специальности. В приказ по созданию бригады включались и «летчики облета», которые по правилам должны были делать в конце испытаний один-два полета для объективности оценки. Но обычно они летали больше, и их использовали для подмены ведущего летчика, если он почему-либо не мог полететь.

Инженеров отдела мы называли «самолетчиками» — в отличие от инженеров по специальностям — это были инженеры широкого профиля, знающие самолет в комплексе со всеми системами (есть некоторая аналогия с врачом-терапевтом). На ведущих инженерах — руководителях бригады — лежит ответственность за разработку и выполнение программы испытаний, сроки проведения работ, составление заданий на полеты, организацию полетов и безопасность их выполнения, взаимодействие инженеров по специальностям, формулирование выводов и написание акта по испытаниям.

Акт по испытаниям составляется по материалам всех специалистов, входящих в бригаду. В разделе акта «Выводы» обязательно должны быть ответы на все пункты программы испытаний. Любой отказ, недостаток или особенность, даже самые мелкие или устраненные в процессе испытаний, должны быть отмечены в акте. Обычно составляются три перечня недостатков — в 1-м приводятся недостатки, влияющие на безопасность полетов, которые необходимо устранить до начала полетов строевых летчиков, во 2-м — те, устранение которых допускается в процессе серийного выпуска. В 3-й перечень включаются рекомендации испытателей по улучшению техники.

Важной частью акта является летная оценка, которую пишут ведущие летчики, обсуждают с летчиками облета, и все они ее подписывают. (К сожалению, бывало, хотя и редко, что летную оценку писал инженер, а летчики только редактировали.) Ни один начальник не может требовать изменения летной оценки (хотя может посоветовать), однако попытки давления иногда бывали.

И, наконец, пишется «Заключение» акта, определяющее возможность принятия самолета на вооружение, которое подписывают начальники Управления и Института. Часто к этому моменту серийный завод уже выпускает самолеты, но без такого государственного акта, утвержденного главнокомандующим ВВС, самолет (как и любой другой образец техники) не может

эксплуатироваться в строевой части, на нем могут летать только летчики-испытатели. В отдельных случаях, по специальному разрешению, самолет в процессе испытаний облетывают высшие командиры или инспекторы того рода авиации, для которого он предназначен. Бывало, что до окончания испытаний выпускалось «Предварительное заключение», дающее право полетов строевым летчикам с некоторыми ограничениями по пилотированию.

Прекрасной школой для молодых летчиков и инженеров было участие в утренних разборах, с которых начинался тогда рабочий день в отделе. Присутствовали все летчики и инженеры отдела, а часто и инженеры из других подразделений Института, входившие в испытательные бригады. Польза от таких разборов была неоценимая. Как я говорил, летчики, не имевшие высшего образования, становились «немного инженерами», а инженеры «немного летчиками» — учились понимать профессиональную летную специфику, что для руководителей испытательных бригад очень важно (хотя некоторые из них в прошлом сами были летчиками).

Надо сказать, что структура Управления и отделов в 70-х годах была изменена, летчики организационно были отделены от инженерных отделов, и ежедневные планерки проводились у летчиков и инженеров, к сожалению, раздельно.

Я получил удостоверение личности с отметкой: «Летчик-испытатель отдела испытаний самолетов-истребителей 1-го управления ГК НИИ ВВС». Как приятно было это читать! (Вскоре это наименование стало секретным.)

В августе и первой половине сентября 1951 года я выполнил несколько тренировочных полетов. Во время одного из них мне уже пришлось, как говорят, «соображать» — искать выход в сложной ситуации. Предстояло выполнить тренировочный полет по маршруту в северо-восточном секторе от Москвы — нашей зоне испытательных полетов — через несколько городов, являвшихся для меня поворотными пунктами. Расчет полета я сделал для высоты 5000 м. В день полета высота облачности оказалась ниже тысячи, мне разрешили лететь на высоте 500 м.

В те годы летчики-испытатели были во многом самостоятельными, считалось, что они сами должны готовиться и планировать свой полет. Руководители, конечно, контролировали подготовку, но лишь в общих чертах. Это мне понравилось, но я еще не привык к отсутствию опеки и, не получив указаний, полетел, не изменив плана полета. Но это нужно было сделать, так как на реактивных самолетах километровый расход топлива и дальность зависят от высоты полета много больше, чем на поршневых самолетах: чем ниже летишь, тем быстрее расходуешь

топливо. Конечно, я это знал, но подумал, что запас топлива у меня достаточный.

Однако разница в показаниях топливомера на поворотных пунктах, в сравнении с записанными на планшетке расчетными остатками топлива, увеличивалась быстрее, чем я ожидал. В середине маршрута, над Переславлем-Залесским, топлива осталось заметно меньше половины. По плану следовало пройти на юг до Покрова и уж потом возвращаться домой, на запад, но я, изменив маршрут, пошел прямо на свой аэродром. Вскоре понял, что топлива все равно может не хватить, решил пробить облака и набрать высоту 5000 м, чтобы уменьшился расход топлива (хотя я еще не имел допуска к полетам в облаках).

Шел за сплошной облачностью по стрелке радиокомпаса, не зная расстояния до аэродрома (тогда еще не было постоянного радиолокационного контроля с аэродрома за самолетами). Загорелась красная лампочка — остался только аварийный остаток топлива. Пройдя еще немного, убрал газ и стал планировать. Будь что будет. И мне опять повезло — выйдя под облака, я увидел наш аэродром прямо впереди себя и, получив разрешение, сел с прямой, не делая круга.

Если бы не те два «оперативных» решения на маршруте, пришлось бы садиться «на живот» на каком-нибудь поле или катапультироваться. Не очень-то хорошая прелюдия к испытательной работе, если бы она вообще после этого началась.

После сдачи зачетов по методикам летных испытаний, в середине сентября, меня допустили к выполнению испытательных полетов и оформили представление на присвоение квалификации летчика-испытателя 3-го класса. (Приказ главкома ВВС, которым мне в числе других летчиков присвоили квалификацию, был подписан 15 декабря 1951 года.)

В отделе я встретился с младшим братом Степана Супруна — Александром. (Впервые я его увидел, когда он в составе звена «спитфайеров» 16-го авиаполка прилетал к нам в Двоевку на несколько дней для участия в ночном прикрытии Смоленска.) Саша Супрун еще до моего прихода в отдел провел необычные испытания. Дело было в том, что при полетах на МиГ-15 в строевых частях произошел ряд аварий на посадке: самолет, приземляясь, делал несколько «козлов» («подпрыгиваний» после касания земли). В испытаниях Супруна выявилось, что такие случаи могли происходить в результате ошибки летчика. При приземлении на слишком большой скорости, а значит, с недостаточно поднятым носом самолета, переднее колесо, преждевременно ударяясь о землю, отталкивало нос вверх, а так как скорость при этом была еще больше посадочной, самолет

отходил от земли. Летчик, парируя отскок, чрезмерно отдавал ручку от себя, переднее колесо ударялось о бетон еще сильней, и амплитуда «козла» увеличивалась (это явление назвали «прогрессирующим козлом»). Скорость при этом все время уменьшалась и, когда она становилась слишком малой, самолет с очередного «козла» грубо приземлялся, обычно с поломкой шасси и даже повреждением фюзеляжа.

По результатам полетов отработали рекомендации, предписывавшие выполнять приземление на нормальной посадочной скорости и при отскоке самолета от земли не отдавать ручку управления от себя. Кроме того, рекомендовали уменьшить давление в амортизаторе передней стойки шасси, который слишком «пружинил».

Руководство отдела решило подтвердить реальной посадкой, что «прогрессирующие козлы» являются результатом ошибочных действий летчика. Начальник Управления генерал Благовещенский подписал приказ на эту работу, которым с летчика снималась ответственность за последствия аварийной посадки, Саша Супрун выполнил посадку, преднамеренно допустив характерные для этого явления ошибки, «козлы» произошли, и самолет получил серьезные повреждения. Посадка была снята кинокамерой, и этот эпизод вошел в фильм об истории Института. На зрителей производит сильное впечатление момент, когда при последнем ударе самолета о землю одна из стоек шасси с колесом, пробив крыло, далеко отлетает от машины.

Руководство Управления представило Супруна к награде за мужество, проявленное в сознательном выполнении опасной аварийной посадки. Однако начальник Института М. В. Редькин начертал на представлении: «Разбитый самолет есть разбитый самолет» — и пригрозил наложить взыскание, хотя все было сделано в соответствии с приказом, и этот разбитый самолет помог предотвратить, возможно, не одну аварию в строевых частях.

Первый испытательный полет я выполнил 13 сентября 1951 года — на проверку обмерзания фонаря кабины на большой высоте, а второй — 28-го — на определение практического потолка самолета МиГ-15. 14 сентября я выполнил тренировочные полеты ночью.

Вначале мне давали сравнительно несложные полеты в испытаниях, проводимых другими летчиками. В октябре летал на самолете Як-17 с подвесными баками и сделал три полета на новом, только что прошедшем государственные испытания самолете МиГ-17 (испытывал его Л. М. Кувшинов).

В ноябре мне удалось сделать полет на единственном оставшемся в отделе Ла-15, самолете, аналогичном МиГ-15. Эти два первых истребителя со стреловидным крылом проходили государственные испытания почти одновременно. Они были близки по характеристикам, но выбор был сделан в пользу МиГ-15, превосходившего Ла-15 по некоторым параметрам, в частности по эксплуатационным и по запасу топлива. Ла-15 был выпущен сравнительно малой серией для вооружения двух дивизий.

Мой полет на Ла-15, хотя и первый, был сразу испытательным, правда, несложным: на проверку надежности системы опознавания (на различных дальностях надо было выполнить виражи, чтобы определить, нет ли затенения антенны). Заходя на посадку после выполнения задания, перед четвертым разворотом, я поставил кран шасси на выпуск, но красные лампочки убранного положения не погасли — давления в гидросистеме не было. Видимо, лопнула трубка. Уходить на второй круг, имея малый остаток топлива, не хотелось, и я на планировании успел открутить кран аварийной системы — шасси вышло. Так закончился мой единственный полет на этом типе самолета.

В 1-м отделе я сначала был на должности летчика-испытателя, но вскоре меня вызвал Иванов и сказал, что возникла необходимость взять в отдел летчика из двигательного управления Николая Ивановича Коровушкина, но должности летчиков-испытателей все заняты, а есть вакантная должность ведущего инженера старшего летчика-испытателя. «Коровушкина нельзя на нее назначить, он не инженер по образованию, а тебя можно. Возьмем его на твое место. Согласен?» Я огорчился, инженерная работа ограничит полеты, да и «летчик-испытатель» без добавления на первом месте «инженер» по молодости казалось более впечатляющим наименованием должности. Но пришлось согласиться.

В марте 1952 года я сделал несколько полетов в контрольных испытаниях серийного МиГ-15, а в апреле и мае в качестве второго летчика с Николаем Аркадьевичем Коровиным проводил полную программу контрольных испытаний первого самолета УТИ МиГ-15 новой серии. В этой работе со мной произошел поучительный случай. Нужно было выполнить полет на проверку общей прочности самолета. Большинство полетов мы с Николаем выполняли вдвоем, как и полагалось на этом учебно-тренировочном истребителе. Но на прочность должен был лететь только один летчик, и поручили это мне. Вначале я слетал на тарировку акселерометра, создавая перегрузку, несколько

меньшую максимальной. В следующем, зачетном, полете нужно было создать максимальную эксплуатационную перегрузку 8 единиц (иначе говоря — ускорение 8 д, то есть в восемь раз большее, чем ускорение земного притяжения). Я ввел самолет в пикирование, набрал скорость и затем потянул ручку управления на себя. Однако стрелка акселерометра дошла только до 6,7. Я подумал, что слишком слабо тянул ручку, и решил повторить, хотя знал, что по методике (мне это напомнили перед полетом) разрешается делать только одну попытку достижения максимальной перегрузки, после чего полагается на земле проанализировать записи контрольно-записывающей аппаратуры (КЗА) и потом лететь повторно. Но я решил, что недобрал много, поэтому можно и повторить. Снова выполнил маневр, сильнее потянув ручку, и опять стрелка, фиксирующая достигнутое максимальное значение, остановилась на значении 6,7. Такое совпадение должно было меня насторожить, но я сделал еще две попытки!

Ведущий инженер, обработав ленту с записями, сразу же доложил начальнику отдела. ЧП! В четырех попытках я получил перегрузки — 8, 8,5, 9 и 8,7, трижды превысив максимально допустимую. Оказалось, что из-за неисправности прибора стрелка при действии перегрузки заедала в одном и том же месте. К счастью, крыло не разрушилось, хотя все-таки возникла остаточная деформация в виде слабой «волны» обшивки, не препятствовавшая полетам. Дзюба и Иванов меня как следует пропесочили, и вполне справедливо. Этот случай — практическое подтверждение правильности запрета повторных попыток (одно из правил, записанных «кровью летчиков») — помог моему «образованию» в летных испытаниях.

В связи с этим вспоминаю еще один поучительный случай, происшедший позже в том же году при контрольных испытаниях самолета МиГ-17. Я выполнял ночные полеты для оценки светотехнического оборудования самолета. После выпуска шасси не загорелась зеленая лампочка передней стойки шасси, однако красная лампочка погасла — значит, стойка сошла с замка убранного положения. Я вспомнил, что в полете накануне днем зеленая лампочка передней «ноги» загоралась не сразу после выпуска, а только после толчка при приземлении. Техники выяснили, что «барахлил» концевой выключатель, который должен включать лампочку при постановке шасси на замок, и что-то с ним сделали. Я решил, что повторился тот же дефект. При выпуске стоек шасси ощутил только два толчка вместо трех — еще один сигнал о ненормальности, — но подумал, что два из них слились в один.

После приземления, когда скорость уменьшилась, нос стал опускаться, и в какой-то момент, кажется, еще до того, как он опустился ниже нормального положения, я понял, что передней ноги нет! Промелькнула мгновенная мысль — дать газ и взлететь, но нет, нельзя — не успею набрать нужную для подъема носа скорость до того, как он еще сильней ударится о землю. Нос самолета опустился на бетон, раздался скрежет, и, как мне потом рассказали, сноп искр от носа летел дальше хвоста.

На МиГ-17 снизу в носовой части фюзеляжа расположены стволы пушек, из которых одна большая — калибра 37 мм. Самолет опустился на ее дульный срез и так и бежал — на двух колесах и на стволе пушки. (Мне вспомнился случай в строевой части, когда летчик садился с убранной передней ногой на полосу из дырчатых металлических плит. Стволы пушек «взрыли» плиты, самолет «подлез» под них и сгорел вместе с летчиком. На бетонной полосе такой угрозы не было, однако ствол мог ткнуться в какой-нибудь уступ в стыке плит.)

Когда самолет пробежал несколько сот метров, к моему удивлению, скрежет вдруг прекратился, и нос самолета стал подниматься! Я почувствовал толчок вставшей на замок передней стойки шасси. Зарулив на рулежную дорожку, увидел подъехавшую машину, остановился и открыл фонарь кабины. Подошедший летный начальник Ю. А. Антипов спросил: «Кто это садился с искрами?» — «Я». — «Но ты же стоишь на колесах!» — «А вы посмотрите на пушки!». Ствол большой пушки стесался о бетон сантиметров на пять.

Причиной оказалось зажатие колеса между створками люка, из которого выпускается стойка. Когда ствол пушки стесался, створка своим ребром коснулась бетона и, сместившись, освободила колесо. А стойка выпустилась под давлением гидросистемы.

Разбор проводил лично генерал Благовещенский (незадолго до этого ставший начальником Института), что было необычно. Он отругал меня, но не дал слова, видимо считая, что я стану оправдываться, и в наказание отстранил на неделю от полетов. На самом деле я хотел выступить самокритично — мол, расцениваю свои действия как профессиональную ошибку летчика-испытателя: нельзя успокаивать себя мыслью, что возникшее обстоятельство (в данном случае незагорание лампочки) — лишь следствие тебе уже известного, всегда следует его рассматривать как новое, требующее осмысливания.

Немного вернусь назад. Через месяц после начала моих полетов в Институте я захотел освоить Як-23. В отделе оставался на каких-то испытаниях этот уже несколько устаревший самолет,

но для меня он был новый. Я попросил запланировать мне полеты на нем. Як-23 не сильно отличался от Як-17, на котором я летал чуть больше двух лет назад, но все-таки нужно было, чтобы кто-нибудь «выпустил» меня на нем (это, по правилам, может делать только летчик) — рассказал бы об особенностях самолета и об оборудовании кабины. Иванов, к которому я обратился, стал раздумывать, кому это поручить. В этот момент в комнату вошла женщина-подполковник, и он, как будто обрадовавшись, сказал ей: «Оля, выпусти его на Як-23!» Это была Ольга Николаевна Ямщикова. Я удивился, хотя и слышал, что она раньше была летчицей, но ведь это было давно! Мы пошли к самолету. Оказалось, что Ольга Николаевна была в числе летчиков, испытывавших этот самолет несколько лет назад. Она мне все толково рассказала, и я нормально слетал.

Ольга Николаевна Ямщикова — одна из самых необычных, интересных людей, которых я узнал, попав к испытателям. Это была, можно сказать, историческая личность. Первая женщина в стране — парашютист-инструктор, первая в стране — летчик-инструктор (по отзыву ее бывшего курсанта Г. А. Седова — очень хороший инструктор). В конце 30-х годов она поступила на инженерный факультет Академии имени Жуковского. Окончив его в 1942 году, она на фронте была летчицей, командиром эскадрильи в женском истребительном авиаполку. После войны Ольга Николаевна стала летчиком-испытателем ГК НИИ ВВС и первой в СССР женщиной, летавшей (с 7 июня 1947 года) на реактивных истребителях и испытывавшей их. Рассказывали, что за два года до моего прихода в отдел она еще летала, скрывая беременность вплоть до пятимесячного срока, но после рождения ребенка медицинская комиссия не допустила ее к полетам, и она стала работать ведущим инженером по испытаниям.

Ольга Николаевна была прекрасным инженером и руководителем бригады — требовательная, дотошная и добросовестная, хорошо разбиравшаяся в технике. Ее уважали и любили, с ней дружили. Внешне она могла сперва показаться простоватой, но на самом деле была неплохо образована, обладала острым умом, чувством юмора, слегка завуалированным неторопливой манерой речи. Она обладала и некоторым поэтическим даром. Уже не летая, Ольга оставалась другом и коллегой летчиков, участвовала во всех их встречах и пользовалась всеобщим расположением. Была, как говорится, «своей». А когда нам, увы, приходилось терять наших товарищей, она была первой помощницей и утешительницей как родных, так и друзей. Ямщикова закончила службу в звании полковника, будучи начальником испытательного отделения. Мне приятно

вспоминать, что мы с ней испытывали взаимную симпатию. Ольга Николаевна умерла в 1982 году.

Была в Институте еще одна выдающаяся женщина — Нина Ивановна Русакова. Она в 30-х годах была летчиком-истребителем в обычном «мужском» полку, затем стала летчиком-испытателем в ГК НИИ ВВС. Она участвовала в испытаниях боевых самолетов многих типов, истребителей и бомбардировщиков, а в конце летной работы (уже при мне) испытывала специальное авиационное оборудование на транспортных самолетах. В 1959 году Нине Ивановне было присвоено почетное звание «заслуженный летчик-испытатель СССР». В конце 50-х годов ее, как и Ямщикову, произвели в полковники. Требовательный командир экипажа в воздухе, на земле она была скромной, тихой женщиной. Даже когда ей исполнилось восемьдесят, видно было, что в молодости она была красавицей.

Наконец первые испытания, которые я провел в качестве ведущего инженера, при этом был также и вторым летчиком. Это были испытания сбрасываемых в полете подвесных топливных баков для самолета МиГ-15. Новые баки впервые снабдили небольшими крылышками-стабилизаторами для придания бакам устойчивости при их отделении от самолета. Ведущим летчиком был Василий Сергеевич Котлов — маленького роста, простоватый на вид, с неполным средним образованием, но одаренный от природы умом и смекалкой, отличный летчик. Исключительно подвижный и хозяйственный, заядлый рыбак и охотник. При этом скромный и сдержанный человек и хороший товарищ.

Вспоминается его рассказ, как во время службы на Камчатке он на учебном самолете УТ-2 сел «на вынужденную», не очень далеко от аэродрома, но за сопкой. Его искали с воздуха, но не нашли, а он, питаясь только ягодами, через неделю пришел на аэродром. Котлов вошел в число летчиков Института, которым в 1957 году присвоили звание Героя Советского Союза за летные испытания. (Позже, будучи в командировке во Вьетнаме для обучения вьетнамских летчиков применению ракет «воздух — воздух», он получил звание «Почетный гражданин Ханоя».)

Хотя я был и вторым летчиком, но выполнил половину всех полетов. В одном из них я по заданию должен был сбросить баки на малой скорости — 350 км/ч. В расчетной точке сброса нажал кнопку, а баки не сбросились. Нажал еще раз, но они все висят. Но только начал разворот для повторного захода, как вдруг баки отделились. А бросали мы их, надо сказать, прямо над аэродромом, рядом с ВПП. Пока я ждал сброса, допустимая зона кончилась, и баки, как выяснилось, упали в лесочке на границе

летного поля прямо на территорию бомбового склада — к счастью, без последствий. Мне пришлось поехать вместе с техниками за ними и поговорить с начальником склада. Видимо, то, что летчик приехал извиняться, расположило его к нам, и скандала удалось избежать. Оказалось, на малой скорости (при большом угле атаки) подъемная сила, создаваемая корпусом бака и стабилизатором, прижимала бак к крылу, а при накренении самолета в начале разворота равновесие нарушилось, и баки отделились.

Сбросы баков должны были фиксироваться на кинопленку с самолета-сопроводителя. Инженер по вооружению (не помню его фамилии) спроектировал специальное крепление, его изготовили на нашем опытном заводе, и инженер установил с его помощью киноаппараты на стволы пушек, находящиеся снизу носа самолета. Две кинокамеры снимали одновременно баки на левой и на правой консолях. На пленке было прекрасно видно отделение баков и их поведение после отделения — еще лучше, чем при съемке с самолета сопровождения. Так было сэкономлено полтора десятка полетов второго самолета. Но эта экономия чуть не привела к тому, что вознаграждение за испытания ведущему летчику, а значит и другим участникам испытаний, было уменьшено в два раза. «Финансисты» Управления оценивали выполнение программы по общему числу полетов, заданных по программе. Но начальник финансовой службы Института Василий Александрович Фатт оказался разумным человеком, и мне удалось его убедить, что если цели программы выполнены при меньшем числе полетов (тем более что количество полетов испытываемого самолета не изменилось), то это хорошо, и наказывать за это уменьшением оплаты неразумно.

Как-то летчикам устроили проверку переносимости большой высоты. Надо было просидеть тридцать минут в барокамере без кислородной маски на «высоте» пять километров, предельной для этого случая. Я впервые попал в барокамеру и немного беспокоился, выдержу ли. Решив, что надо меньше тратить энергии, я дышал неглубоко. Вскоре я почувствовал холодный пот на лбу и головокружение. Авиационный врач нашего отдела Воробьев, смотревший в иллюминатор, заметил это и начал «снижение». Он заявил, что не может меня допустить к полетам и отправляет для проверки в Центральный авиационный госпиталь. Я был очень огорчен и побаивался, что, может быть, действительно плохо переношу разреженную атмосферу. В госпитале меня успокоили, объяснив, что дышать надо, наоборот, глубоко, чтобы поступало больше кислорода. Проверили меня на «высоте» десять километров с кислородной маской и допустили к

полетам. Воробьев явно перестраховался — мог бы и сам мне объяснить, как надо дышать.

В конце 1951 года нам из Кореи, где шла война, привезли американский истребитель F-86 «сейбр» (как я позже узнал, его сбил наиболее результативный летчик корейской войны, командир полка Е. Г. Пепеляев). Американские летчики в случае, если самолет был подбит, но управлялся, шли всегда в район моря и там, сообщив по радио, катапультировались. У них в НАЗе (носимом аварийном запасе), размещенном в контейнере, служившем вместе с парашютным ранцем сиденьем летчика, было все необходимое, в том числе и надувная лодка. Служба спасения была так налажена, что уже через несколько минут летчика поднимали на борт вертолета.

Позже мы получили такой НАЗ и вместе со специалистами и изучили его. В нем было много различных средств, которые могли пригодиться летчику, оказавшемуся в одиночестве после покидания самолета на земле или на воде. Кроме надувной лодки, были средства, облегчающие поиск летчика: радиостанция-маяк, ракетница и зеркальце для направления солнечного зайчика на поисковый вертолет, порошок, окрашивающий воду вокруг лодки. Были лекарства и средство для обеззараживания воды, питание в виде мармелада в расчете на три дня и фляга с питьевой водой, а также нож, рыболовные снасти и даже небольшая разборная винтовка для охоты. Через несколько лет почти такой же НАЗ (без винтовки и некоторых других средств) поступил на вооружение нашей авиации.

Значительно позже я узнал, что в авиации союзников еще во Второй мировой войне уже существовала специальная служба спасения летных экипажей. Они исходили из того, что подготовка летчика и штурмана слишком дорога и длительна, чтобы ими разбрасываться (кроме того, играет роль ответственность властей перед обществом за жизнь сограждан, а для настроя летчиков важна уверенность, что их будут спасать). У нас же ничего подобного в Отечественной войне, да и после, конечно, не было. Такую службу в наших ВВС создали уже после корейской войны.

Из-за такой организации спасения американских летчиков в Корее неразбитые трофейные самолеты нам не доставались, находили только обломки сбитых машин. А на доставленном нам экземпляре при его обстреле в бою была повреждена катапультная установка, и летчик вынужден был сесть с убранным шасси на пологом берегу моря в тылу северокорейских войск. Самолет был почти целый, но, к сожалению, не настолько, чтобы на нем можно было летать.

Говорили, что самим Сталиным было приказано в течение

недели его изучить и представить отчет. Бригадой руководил опытный инженер-испытатель Семен Фрадков. В отделе знали, что я занимаюсь английским языком, поэтому меня, совсем еще молодого испытателя, тоже в нее включили. Это была хорошая школа для меня как с точки зрения познания иностранной техники, так и с точки зрения навыков изучения незнакомого самолета и написания отчета. Я помню, как Фрадков «рукою мастера» черкал мой излишне подробный текст, оставляя и корректируя только действительно важное. (В период «дела врачей» Фрадков, еврей по национальности, рассказал мне, что его пригласили в политотдел и заявили: «Вы же коммунист, вы понимаете, что вас нужно убрать из Института!» И убрали. Но он потом успешно работал в промышленности.)

В июне 1952 года создали конструкторское бюро ОКБ-1 во главе с В. Кондратьевым для «воспроизведения» «сейбра», однако эта идея довольно скоро заглохла. В мае 1953 года главным конструктором ОКБ назначили П. О. Сухого, таким образом началась «новая жизнь» этого талантливого конструктора. Хотя копия самолета «сейбр» не была создана, но некоторые технические новшества были использованы и появились позже на наших самолетах. На МиГ-19, например, установили малогабаритный указатель перегрузки (в нашем Институте подобный прибор, но большего размера, ставили только на испытываемые самолеты). Была внедрена система встроенного подсвета приборов летчика красным светом. Воспроизвели четырехходовой переключатель-кнопку, устанавливаемый на ручке пилота для управления триммерами как руля высоты, так и элеронов.

«Сейбр» имел хороший оптический прицел с радиодальномером — у нас таких еще не было. Их установили на один МиГ-17 для испытаний, в ходе которых мне довелось слетать на бомбометание с пикирования — обе бомбы попали в заданный крут. Прицел и радиодальномер получили высокую оценку, но скопировали и выпускали у нас серийно только дальномер под наименованием СРД-3. Оптический прицел решили не копировать, так как у нас разрабатывался свой новый прицел АСП-5. Но, увы, он появился лишь через несколько лет и при этом уступал американскому. Ряд других конструктивных решений, взятых с «сейбра», были использованы ОКБ при разработке новых истребителей «су».

В корейской войне принимали участие наши авиационные полки, имевшие на вооружении самолеты МиГ-15. На таких же самолетах летали и китайские летчики. Этот истребитель вошел в историю авиации в качестве классического образца реактивного

стреловидного дозвукового самолета, как и предвидел С. В. Ильюшин. В этот период один китайский летчик перелетел на таком самолете в Японию, и машину испытали с участием американцев. Позже я прочитал отзыв в американском авиационном журнале с высокой оценкой МиГ-15, особенно по вооружению, пилотажным характеристикам и высотности. В журнале рассказывалось, что имевший военный опыт американский летчик, участник испытаний, в ответ на вопрос, на каком самолете он предпочел бы воевать, ответил, что на МиГ-15, но с прицелом «сейбра».

Самолет МиГ-15 выпускался в больших количествах и претерпел ряд модификаций. Он был на вооружении многих стран вплоть до конца 70-х годов, а кое-где на нем летают даже до сих пор.

В связи с опытом применения МиГ-15 в военных действиях нам пришлось провести ряд специальных испытаний. В последних числах декабря 1951 года мы получили указание «с самого верха» срочно испытать возможность выполнения посадки на самолете МиГ-15 с помощью только триммера руля высоты. Как оказалось, были случаи, когда при обстреле противником перебивалась тяга управления рулем высоты и, хотя зачастую самолет мог продолжать полет, летчик был вынужден катапультироваться, не имея возможности управлять в продольной плоскости.

Триммер — это небольшая часть рулевой поверхности, которая, отклоняясь в сторону, противоположную отклонению остальной части, создает силу, помогающую отклонить руль в ту или другую сторону, благодаря чему изменяются усилия, которые летчик должен прикладывать к ручке управления. Усилия можно снять совсем, то есть сбалансировать самолет. На МиГ-15 триммер руля высоты управлялся тумблером, установленным на левом борту кабины. (Позже переключатель триммера стали устанавливать на ручке управления самолетом.)

30 декабря несколько летчиков, в том числе и я, на трех самолетах выполнили по шесть-семь посадок, пользуясь только триммером (правая рука, не касаясь ручки управления, была в готовности ее схватить в случае необходимости — если бы эффективности или быстродействия триммера не хватило, благополучие посадки решили бы доли секунды). К нашему удивлению, все получилось. Мы подтвердили возможность такой посадки и выработали рекомендации фронтовым летчикам. В процессе полетов инженеры уже готовили акт, закончили его 31 декабря, и на моей машине мы доставили его в Управление ВВС за несколько часов до Нового года. С облегчением сдав секретный пакет в экспедицию, наш командир Леонид Михайлович

Кувшинов, мои новые друзья Игорь Соколов и Леонид Фадеев и я проводили старый год в ближайшем кафе.

Когда появились реактивные самолеты со скоростью, близкой к скорости звука, в практике авиации стало употребляться понятие числа M[18] — отношения скорости полета к скорости звука. Дело в том, что приближение к скорости звука заметно влияет на полет самолета. Еще до достижения значения M = 1, то есть скорости звука, на некоторых выпуклых поверхностях самолета, в том числе на крыле, «местная» скорость потока воздуха может стать больше скорости звука, и тогда звуковые волны, возникающие при нарушении самолетом «покоя» воздуха, уже не могут распространяться вперед. Они накладываются одна на другую, образуя «скачок уплотнения» — возникает как бы «воздухораздел» со скачкообразным перепадом давления до и после него.

На самолетах с прямым (нестреловидным) крылом при этом резко увеличивается сопротивление воздуха, изменяется распределение давления на поверхности крыла и нарушается балансировка — возникает затягивание в пикирование.

При стреловидной форме относительная толщина крыла (по направлению потока воздуха) меньше. На таком (или на прямом, но очень тонком) крыле сопротивление воздуха на околозвуковых скоростях возрастает в меньшей степени, а также не происходит затягивания в пикирование. (Углом стреловидности обычно считают угол между передней кромкой крыла и перпендикуляром к направлению полета.)

Резкий рост сопротивления и нарушение балансировки наиболее сильно проявляются на скоростях в области скорости звука, а при скорости, существенно большей звуковой, скачок возникает только впереди самолета, и его поведение уже «спокойное».

Когда явление затягивания в пикирование еще не было известно, произошло несколько катастроф, вошедших в историю авиации. Так погиб сын владельца известной авиационной фирмы летчик-испытатель Джеффри де Хэвилэнд в Англии, и это же было, скорее всего, причиной гибели Григория Бахчиванджи на первом нашем ракетном самолете БИ-1А. С трудом справился с затягиванием в пикирование, вовремя убрав газ, Андрей Григорьевич Кочетков на трофейном Ме-262. Эти самолеты могли развивать скорость большую, чем поршневые, а их аэродинамика этой скорости еще не соответствовала.

Я еще упомяну, наверное, не один пример подобного отставания науки от практики. Почти всегда, к сожалению, с каким-то новым неприятным явлением вначале сталкиваются

летчики, причем часто с трагическими последствиями, а уж потом подводится научное обоснование и говорится, что «так и должно было быть»!

Самолет МиГ-15 был стреловидным, но угол его «стрелы» составлял лишь 35°, и крыло было недостаточно тонкое, поэтому главный конструктор ограничил максимально допустимое число М величиной 0,92 (у нестреловидных самолетов обычно не более 0,8). Однако в воздушных боях в Корее летчики, уходя от противника или преследуя его, часто превышали эту скорость. Мы получили указание провести испытания на крутые пикирования, оценить степень опасности такого маневра и выработать рекомендации летчикам. В этой работе мне тоже довелось участвовать.

Оказалось, что даже при отвесном пикировании с полным газом самолет МиГ-15 не мог достичь скорости звука — максимальное число М составляло 0,98. Казалось бы, совсем немного до единицы, но машина словно «упиралась в стенку» сопротивления воздуха (коэффициент сопротивления воздуха вблизи числа $M = 1$ резко возрастает, особенно при нестреловидных или относительно толстых крыльях).

Мы убедились, что опасности этот режим не представляет. В более крутое пикирование МиГ-15 не затягивало, однако терялась эффективность поперечного управления, и он начинал медленно вращаться влево под действием момента от вращения компрессора и турбины двигателя.

В связи с войной в Корее расскажу еще одну интересную историю. Я уже говорил, что на самолете «сейбр» для прицельной стрельбы использовался радиодальномер, который подобно радиолокатору излучает электромагнитные импульсы. Инженер-испытатель по радиооборудованию нашего Института Вадим Викторович Мацкевич придумал и по собственной инициативе изготовил небольшой прибор, который реагировал на эти импульсы и выдавал в наушники звуковой сигнал (на этом принципе потом стали делать автомобильные «антирадары»). Некоторые руководители его Управления встретили это изобретение в штыки, так как в это время начались испытания радиолокатора «Позитрон» для обнаружения самолетов в задней полусфере, и изобретение Мацкевича могло ему помешать (так и случилось). Как мне недавно напомнил Вадим Викторович, он пришел ко мне, и мы решили поехать к Артему Ивановичу, который заинтересовался этим изобретением. В результате было решено провести испытания. Летчиками были назначены И. Н. Соколов и я. Прибор установили на хвосте самолета, а излучатель, имитирующий радиодальномер противника, — на

башне одного из зданий Института, над которым мы, летая поочередно, делали проходы на малой высоте. Сразу после прохода башни в наушниках начиналось громкое завывание низкого тона, по мере удаления самолета громкость уменьшалась, а тон повышался. Работа излучателя четко фиксировалась до дальности не менее семи-восьми километров (в два с лишним раза больше, чем у громоздкого «Позитрона»). Такой прибор «защиты хвоста», информировавший об атаке противника задолго до его возможной стрельбы из пушек, мог очень помочь летчикам в бою. Потом Артем Иванович и министр авиационной промышленности М. В. Хруничев доложили о новшестве Сталину, который тут же приказал оборудовать этими приборами 500 самолетов МиГ-15. За изготовление приборов взялся директор НИИ-108 известный академик А. И. Берг, и вскоре их установили на самолетах МиГ-15, воевавших в Корее.

Однако вначале летчики прибору не доверяли. Но вскоре стало известно о первом опыте. Командир полка Герой Советского Союза П. Ф. Шевелев, летевший в паре с ведомым, услышав слабый сигнал этого прибора, осмотрел, насколько мог, заднюю полусферу, но ничего не увидел. Но сигнал продолжался и даже усилился. Он снова посмотрел назад и опять никого не увидел. Тогда он решил, что это «шутки» прибора, и отключил его. Через некоторое время его как будто что-то кольнуло, и он снова включил прибор. Теперь были слышны громкие низкие завывания. Оглянувшись, он увидел сзади пару «сейбров», готовых вот-вот открыть огонь. Командир резко ввел машину в вираж, ведомый — за ним, и «сейбры» проскочили, однако крыло самолета Шевелева все-таки пара снарядов зацепила. После этого летчики поверили в прибор, и он спас не одного их них. Мацкевич был награжден орденом Красной Звезды и представлен на Сталинскую премию, но ее так и не дали — Сталин умер.

С тех пор прибор защиты хвоста, названный «Сирена» (а позже — его модификация), стал атрибутом всех советских боевых и военно-транспортных самолетов.

В мае 1952 года меня и моего близкого друга Игоря Соколова, инженера-летчика, окончившего академию им. Жуковского на три года раньше меня, вызвал начальник отдела полковник Дзюба и поручил провести контрольные испытания головного серийного образца самолета МиГ-17.

Поясню, что такое контрольные испытания и для чего они проводятся. Министерство обороны осуществляет контроль процесса производства и качества выпускаемой для него техники, ее соответствия техническим условиям (ТУ). На всех предприятиях, выпускающих продукцию, имеющую отношение к

Министерству обороны, этим занимаются военные представители. На авиационных заводах каждый выпущенный самолет после двух-трех облетов заводским летчиком принимается летчиками-испытателями военной приемки. Если выявляются недостатки, после их устранения делаются повторные полеты. Принятый военными представителями самолет передается в строевую часть. Кроме этого, раз в год с каждого завода, выпускающего данный тип самолета, один экземпляр направляется в НИИ ВВС, где проводятся испытания для определения его соответствия ТУ.

По записанным в акте по испытаниям недостаткам составляется перечень мероприятий для их устранения. В случае выявления серьезных недостатков, влияющих на безопасность полета или снижающих боевые возможности техники, приостанавливается приемка серийной продукции на заводе, а на испытания берется другой самолет этой же серии, чтобы убедиться, что дефект не случайный (во всяком случае, так было в период моей работы). По такой же схеме испытываются и другие изделия, например, ракеты для самолетов.

Особое значение имеют испытания головного серийного образца, проводимые по более обширной программе. Их цель — определить соответствие серийного самолета опытному, по испытаниям которого был выдан акт с заключением о возможности запуска самолета в серию и принятия его на вооружение. Одновременно проверяется выполнение мероприятий, рекомендованных актом.

Часто выпуск серийных самолетов начинается еще до окончания государственных испытаний опытного образца — во всяком случае до того, когда все выявленные в испытаниях его недостатки могут быть устранены в производстве. Поэтому на первом серийном они могут повторяться, а также обнаруживаются новые, в том числе и производственные, дефекты. Опыт показывает, что в течение почти всей жизни какого-либо типа самолета продолжают проявляться новые дефекты (срабатывает «закон больших чисел» — когда полетов очень много, случаются и маловероятные события), хотя, конечно, основная масса недостатков выявляется и устраняется в результате государственных, контрольных и войсковых испытаний.

Пояснив задачу, Дзюба сказал: «Вы оба — инженеры и решайте сами, кто из вас будет ведущим инженером и руководителем бригады, а кто летчиком». Бросили жребий, и мне выпало быть ведущим инженером, а ему — ведущим летчиком. Но я тоже хотел летать, поэтому подготовил проект приказа, в котором Соколов назначался также и помощником ведущего инженера, а я вторым летчиком. Конечно, были в бригаде и

другие специалисты — инженеры по летно-техническим данным, по двигателю, по устойчивости и управляемости, по спецоборудованию. Так мы и провели испытания с Игорем вдвоем, на равных. Вместе отрабатывали программу, составляли задания на полеты, по очереди летали, вместе готовили акт по результатам испытаний.

Игорь Соколов был очень надежный товарищ, добрый и умный, с особым чувством юмора. Бывало, он в каком-либо разговоре, даже серьезном, вдруг говорил, казалось бы, обычную фразу, но она неожиданно выявляла комический оттенок ситуации, который Игорь чувствовал раньше других. Летчик он был хороший, а инженер — грамотный и сообразительный.

Вспоминается один случай в этих испытаниях. Надо было выполнить полет на прочность с достижением перегрузки в 8 единиц. Я полетел и смог достичь только 7,6, хотя довольно сильно тянул на себя ручку. Слетал Игорь — тот же результат. Когда мы на следующий день ехали на работу в моей «Победе», он меня спросил: «Ты триммер отклонял на себя?» Я сказал, что, конечно, отклонял на себя, чтобы легче было тянуть ручку. «Я тоже. Но, знаешь, наверное, надо отдать его наоборот от себя. Нас ведь ограничивает не столько усилие, сколько эффективность руля высоты. Отклонение пластины триммера для уменьшения усилия как бы уменьшает площадь руля, а значит, и его эффективность». Он оказался прав. В следующем полете я получил заданную перегрузку. Я немного расстроился, что не додумался до этого сам.

Я думаю, что очень многие слышали слово «перегрузка» в связи с полетом самолета, но, наверное, в большинстве неясно представляют, что это такое. Перегрузка — это отношение величины действующего ускорения к ускорению силы тяжести. Она возникает только при изменении направления или скорости движения. Так, например, при повороте автомобиля сила инерции стремится отклонить тело человека в противоположную сторону (то есть создает ускорение). При разгоне как автомобиля, так и самолета сила инерции прижимает человека к спинке сиденья, а при торможении стремится оторвать от него. Это — продольная перегрузка (по оси X, то есть по направлению движения). Но она не имеет существенного значения, кроме как в случае столкновения с препятствием, а неприятности на самолете доставляет вертикальная перегрузка, действующая по оси Y, перпендикулярной оси самолета в вертикальной плоскости. Она равна отношению подъемной силы к силе веса самолета (если не учитывать влияние тяги двигателя). Перегрузка считается «положительной» (то есть со знаком плюс), когда подъемная сила

направлена вверх и сила инерции прижимает летчика к сиденью, и «отрицательной» (со знаком минус), когда подъемная сила направлена вниз и инерция стремится оторвать его от сиденья. Отрицательная перегрузка возникает, например, когда летчик энергично переводит самолет по дуге из набора высоты в пикирование, тогда угол атаки крыла отрицательный и подъемная сила направлена вниз, а сила инерции (центробежная) вверх. А можно так подобрать темп этого перехода, что крыло не будет создавать подъемной силы, и тогда перегрузка будет равна нулю, что соответствует состоянию невесомости.

При полете по прямой, даже с очень большой скоростью, перегрузка по оси Y отсутствует (точнее, она равна единице), но стоит только начать разворот или вывод из пикирования, как возникает центробежная сила (сила инерции) и вдавливает летчика в кресло. Сила инерции действует на все части тела и самолета и увеличивает их вес во столько раз, во сколько центробежная (и подъемная) сила больше силы тяжести. Величина перегрузки 8 единиц (или ускорения 8 д) означает, что вес увеличился в восемь раз. Этот увеличенный вес должно выдержать крыло самолета, что проверяется специальными испытаниями с имитацией нагрузок на заводе, а также и реальными нагрузками в полете. При расчете самолета на прочность закладывается коэффициент запаса, обычно 1,5, поэтому в испытательном полете до разрушения крыла дело не доходит — достаточно, чтобы допустимая перегрузка не привела к остаточным деформациям конструкции. Чрезвычайно редко, но случались и поломки крыла — я уже рассказывал о случае с летчиком Авиардом Фастовцом.

Степень воздействия вертикальной положительной перегрузки на человека зависит от времени. В течение двух-трех секунд человек может выдержать перегрузку до 10–11 единиц, но даже перегрузка в 6–7 единиц после 10–15 секунд воздействия приводит вначале к ограничению зрения, потом к потемнению в глазах, а затем и к потере сознания. Причина этого — в ухудшении снабжения кровью верхней части тела, и прежде всего головы — сердцу просто трудно качать кровь, преодолевая ее отток из-за увеличенной силы тяжести. Кроме того, при большой перегрузке тяжелеют веки и их трудно держать открытыми. Конечно, при катапультировании летчик испытывает еще большую перегрузку — до 16–18 единиц, — но она длится доли секунды.

В лежачем положении летчика, когда перегрузка действует в направлении «грудь — спина», она переносится намного легче, и ее предельно допустимое значение больше.

Для повышения порога переносимости перегрузки в США был создан противоперегрузочный костюм. В таком костюме с помощью камер, в которые при возникновении перегрузки поступает сжатый воздух, обжимаются ноги и область живота летчика — чем больше перегрузка, тем сильнее обжатие. Таким образом, костюм препятствует оттоку крови в нижнюю часть тела и уменьшает воздействие перегрузки. Американский противоперегрузочный костюм попал к нам тоже из Кореи, был скопирован в ОКБ С. М. Алексеева, и несколько экземпляров поступило в наш отдел на государственные испытания. Мы летали в них на различные задания, в том числе и на учебные воздушные бои. Костюм был одобрен и скоро стал штатным снаряжением летчиков нашей истребительной авиации. Современный костюм повышает переносимую перегрузку на 1–2 единицы. В американской инструкции был указан еще один вариант использования костюма: оказалось, что в длительном полете полезно нажатием клапана несколько раз кратковременно создавать давление в костюме — происходит своего рода массаж, снимающий усталость тела от неподвижности позы.

В связи с самолетами МиГ-15 хочу рассказать об истории турбореактивного двигателя (ТРД) ВК-1, который на них устанавливался. Я уже упоминал, что первые советские реактивные самолеты летали с двигателями, скопированными с трофейных немецких. Они были довольно тяжелые и имели большой удельный расход топлива. Для создававшихся наших новых самолетов требовались более совершенные ТРД. В начале 1946 года в Англию отправилась группа наших специалистов с целью покупки образцов двигателей (отечественные ТРД Микулина и Люльки еще не были достаточно отработаны). Надо сказать, что Англия тогда была наиболее передовой страной в отношении авиационного моторостроения, да и сейчас английские двигатели в мире котируются высоко.

Во главе делегации были Артем Иванович Микоян и главный конструктор по двигателям Владимир Яковлевич Климов. Война закончилась недавно, и отношения между нашими странами еще носили характер союзнических, поэтому вначале удалось договориться о продаже нам нескольких экземпляров современных двигателей. Однако уже пахнуло и холодком. Глава фирмы «Роллс-Ройс», почувствовав неблагоприятную обстановку в правительстве, заколебался. Как мне с юмором рассказывал Артем Иванович, он, будучи в гостях у владельца фирмы, который все медлил с подписанием договора, играл с ним на бильярде. Как бы в шутку он предложил очередную партию сыграть на спор: если победит он, то хозяин подпишет контракт. Ануш хорошо

играл на бильярде. Заиграв в полную силу, он выиграл. Англичане серьезно относятся к спорам, и контракт был подписан.

Закупили образцы двигателей «Nene» (Нин) и «Dervent» (Дервент) с центробежным компрессором. Они имели меньшие расход топлива и вес по отношению к развиваемой тяге, чем трофейные немецкие, и были намного надежнее. Двигатели скопировали и освоили в серийном производстве. Самым трудным оказалось создание металлического сплава для лопаток турбины, на которые действуют большие силы в сочетании с температурой порядка 1000° Цельсия. Когда во время учебы в академии я проходил производственную практику на заводе, выпускавшем двигатели по образцу «Нин» (названные РД-45 — по номеру завода), мне рассказывали, что в Англии секретными цехами были именно те, где делали сплав и обрабатывали лопатки, а не сборочный цех, как у нас.

Вопрос производства лопаток рассматривался на Политбюро, и Сталин поручил министру И. Ф. Тевосяну, крупному специалисту-металлургу, лично возглавить разработку сплава для лопаток. Иван Федорович не покидал завода в течение месяца, пока металл не получился. Стоит упомянуть, что до войны Тевосян в течение ряда лет работал инженером на заводе Круппа в Германии для приобретения современного опыта. Это едва не послужило потом причиной зачисления его во враги народа. Мой отец высоко ценил Тевосяна (он знал его еще по революционной работе в Баку).

Как-то я приехал к Анушу в ОКБ и встретил у него В. Я. Климова. В разговоре я спросил, отличается ли РД-45 от «Нин». «Конечно, отличается, — ответил он, — знаете, на двигателе спереди есть такая маленькая пластиночка, шильдик называется. Так вот, на английском двигателе на ней написано «Nene», а на нашем — «РД-45»!»

Однако вскоре двигатель был модернизирован. Хороший материал лопаток позволил увеличить температуру выходящих газов, а значит, и тягу, которая достигла 2700 кг (у английского двигателя было 2270). Правда, ресурс двигателя до его переборки был меньше, чем у англичан. Этот двигатель уже назывался ВК-1, по инициалам Климова. МиГ-15 с этим двигателем (а также с некоторыми другими улучшениями) стал называться МиГ-15бис. Двигатель ВК-1 устанавливался также на МиГ-17 и на бомбардировщике Ил-28. (Двигатель типа «Дервент» назывался у нас РД-500, тоже по номеру завода, и ставился на самолеты Як-23 и Ла-15.)

Когда во время корейской войны китайский летчик перелетел

на самолете МиГ-15 в Японию, о чем я уже рассказал, за рубежом узнали, что наш самолет снабжен двигателем типа «Нин». Возник скандал, были запросы членов английского парламента о том, каким образом в Россию попал этот двигатель.

Глава 13
Освобождение

Не могу не рассказать о днях после смерти И. В. Сталина. 6 марта 1953 года, когда сообщили о его кончине, я находился на работе и выполнил два испытательных полета. Настроение было ужасное, даже в воздухе из головы не выходили тяжелые мысли. Как сможем мы жить без Сталина?

Должен сказать откровенно, что, хотя я вскоре стал и остался на всю остальную жизнь убежденным антисталинистом, до того времени я, как тогда и большинство нашего народа, любил Сталина и верил ему. Ведь даже и теперь, в начале XXI века, в России имеется немалое число его сторонников, несмотря на столько разоблачений его жестокой, античеловечной власти.

Говорят, произведение искусства надо оценивать по законам жанра, в котором оно создано. Так и о жизни и деятельности людей, я думаю, надо судить исходя из эпохи, в которой они жили, и морали тогдашнего общества. Даже те, кто в сталинское время заметно отклонялись от официальной линии в сторону демократии и свободы, с сегодняшних позиций выглядят людьми весьма далекими от истинной демократии.

О себе могу сказать, что всегда был настроен критически к окружавшей нас жизни, многое из происходившего в стране мне не нравилось. Не нравилось, в частности, то, что интеллигенцию рассматривали как «прослойку», принижали ее роль. Меня всегда тянуло к интеллигенции и людям литературы и искусства. Я также внутренне не соглашался, когда проклинали «уклонистов», называя их врагами, так как склонен был считать правом каждого иметь свое мнение, и если даже кто-то заблуждается, это еще не основание для его преследования. Я не понимал, почему Сталин считал социал-демократов злейшими врагами рабочего класса, — они ведь тоже против империализма? Не нравилось мне постоянное «очернение» Запада и противопоставление ему нашей страны (я, видимо, давно был «западником»). Не нравились ограниченность нашей жизни и полная идеологическая подчиненность. (В формировании моего политического сознания и понимания того, что возможны другие точки зрения, при этом необязательно неверные, возможно, сыграло роль то, что я часто читал у отца секретные сводки ТАСС, рассылавшиеся членам Политбюро, где приводились материалы зарубежной прессы.)

Но я был комсомольцем, потом членом партии и в те времена верил в идеи социализма и в то, что в принципе мы «идем верной

дорогой». В это трудно поверить сейчас даже себе самому, но я и, думаю, большинство людей моего поколения до войны искренне одобряли общую линию, проводимую Сталиным, а многие недостатки и творившиеся беззакония обычно не связывали лично с ним, считая, что это все делалось без его ведома. Сталину верили, как правило, безоговорочно, никаких сомнений у большинства не возникало. Сама мысль об этом ощущалась кощунством. Увы, так было. Мы, можно сказать, были идеологически одурманены (или оболванены).

В ходе войны и после ее окончания многие люди стали другими: повысилось самосознание, в какой-то мере проснулось чувство собственного достоинства. Казалось, что теперь все пойдет как-то по-иному. В первое время общественная жизнь действительно представлялась менее «зажатой», появилось ощущение большей свободы.

Но вскоре стали происходить события, которые вызывали сомнения и даже мысленное несогласие. Борьба с генетиками, разгромные постановления по деятелям литературы и искусства, борьба с «низкопоклонством» (которая вызвала серию анекдотов типа «Россия — родина слонов») и соответствующая этому активность идеологических служб, партийно-политического аппарата. (Кстати, с тех пор я считаю, что гонения на литературу и искусство являются первым признаком «завинчивания гаек» — так было и позже, во времена Хрущева, когда он устроил «разборку» художникам и литераторам. Это можно считать еще одним подтверждением важной роли интеллигенции в обществе. Теперь, в начале XXI века, таким признаком мы видим ужесточение политики по отношению к средствам массовой информации, но тогда даже и помыслить было нельзя об их какой-либо самостоятельной позиции.)

Становилось все хуже. Множились слухи о новых репрессиях, а некоторые происходили рядом. В нашем подъезде, арестовали адмирала А. А. Афанасьева, руководителя Главсевморпути, который во время войны работал под руководством моего отца. Еще ближе нашей семье — «Ленинградское дело». Наконец, «Дело врачей» — у двоих из них я лечился: у Бориса Сергеевича Преображенского и Владимира Никитовича Виноградова, хороших людей и прекрасных специалистов.

Мне кажется правильной мысль, выраженная журналистом А. Афанасьевым в статье об Алексее Александровиче Кузнецове в «Комсомольской правде», в связи с репрессиями этого периода:

«Появилась жгучая потребность «поставить на место» целое поколение, вышедшее из войны победившим и прозревшим».

И все же я не помню, чтобы у меня возникали тогда серьезные

сомнения в Сталине.

В течение трех дней был открыт доступ к гробу Сталина в Колонном зале. Мы имели возможность проходить через правительственный подъезд, и я каждый день ходил туда. Я проводил там по часу-полтора, на местах родственников и гостей, а Эля еще большее время, сидя рядом со Светланой (в фильме о похоронах Сталина показана Светлана при последнем прощании, стоящая между моей женой и Люсей Шверник).

В один из этих дней, обедая с отцом на даче, я сказал ему, что ходил в Колонный зал каждый день. И вдруг он говорит: «Ну и зря!» Я был ошарашен. Это был первый ясный сигнал о том, что к Сталину может быть критическое отношение и мой отец именно так настроен. Задним числом, уже зная это, можно вспомнить и другие признаки его критического отношения, но до этого такие догадки у меня не возникали. С этого момента началось мое постепенное переосмысливание того, что происходило прежде.

Мой брат Серго рассказывает, что, тоже восприняв смерть Сталина как вселенскую трагедию (так же как и его жена Алла, отца которой по указанию Сталина расстреляли, а мать сидела в тюрьме), он спросил отца: «Что же теперь будет, война?» А отец ответил: «Если уж при нем не случилось войны, то теперь не будет!»

Как нам стало известно значительно позже, в последние полгода жизни Сталина мой отец, а также В. М. Молотов попали в опалу. Сталин резко критиковал их в своем выступлении на пленуме ЦК после завершения XIX съезда партии в октябре 1952 года (участник заседания К. М. Симонов рассказал об этом в своей книге[19]). Критика была неожиданной для всех, включая членов Политбюро, которые сидели бледные как полотно, не зная, кого Сталин назовет следующим. По его предложению вместо Политбюро из десяти-двенадцати человек был «избран» Президиум ЦК партии из 25 человек и 11 кандидатов. Увеличение состава было сделано им с одной целью — не афишируя прежде времени, исключить из высшего руководства Молотова и моего отца путем негласного образования в составе Президиума «малого бюро» из шести человек, куда они не вошли. Не вызывает сомнения (помня о «Деле» Вознесенского), что, проживи Сталин еще немного, Молотов и Микоян были бы репрессированы. А репрессированных больших руководителей тогда в живых не оставляли… Прилюдная резкая критика Сталиным это гарантировала.

Рассказывают, что Президиум так никогда и не собирался, а все решалось этим бюро, вернее, Сталиным с их участием. (Как вспоминал отец, даже «старое» Политбюро в течение всей войны в

полном составе ни разу не заседало — Сталин собирал то «пятерку», то «семерку». Он сам определял состав, переводя кого-то из «семерки» в «пятерку» или наоборот.)

Микоян с 1946 года уже не был, как прежде, по совместительству министром внешней торговли, но продолжал ее курировать, наряду с пищевой промышленностью и торговлей, как заместитель Председателя Совмина. Отец позже рассказывал, что Сталин ставил ему в вину предложение отдать союзникам долги за поставки по ленд-лизу и возражения против увеличения сельхозналога, фактически обвиняя в «правом уклоне», а Молотову — намерение будто бы сделать Крым еврейской областью. Обоих обвинял в «уступках империализму». Сталин в своем выступлении сказал, что, мол, из всех членов Политбюро только они двое бывали за границей и, возможно, это на них отразилось.

Конечно, дело было не в какой-то особой политической позиции Микояна и Молотова (они, кстати, никогда не были близки, часто расходились во взглядах). Все это, конечно, для Сталина было лишь предлогом, который потом можно использовать. Он испытывал просто потребность периодически делать «кровопускания» в высшем руководстве, чтобы поддерживать напряжение и страх. (Существует также мнение, что Сталин готовил тогда новую кровавую «чистку», новый 37-й год.)

Надо себе представлять, что значило тогда «репрессировать» — это гибель не только их самих, но и потеря свободы, а то и жизни членов их семей, родственников и близких знакомых, а также и многих выдвинутых ими и работавших с ними руководящих кадров и их семей. Это многие десятки ни в чем не повинных людей. И все с ярлыком «врага народа» страны, которой отдавали себя без остатка!

Мой брат Ваня вспоминал, что, узнав об освобождении отца от должности министра внешней торговли и восприняв это как простое переназначение (это было именно так), он почти весело сообщил маме: «А папу сняли!» Задним числом он вспомнил, как побледнела мама. Теперь я понимаю, что она, видимо, давно жила в страхе перед возможной страшной судьбой мужа и всей семьи.

В 1952 году в опалу попал и Л. П. Берия. Многие его ближайшие «соратники» были арестованы. Берия был освобожден от должности министра внутренних дел, но оставался заместителем председателя Совмина. Его бы Сталин тоже вскоре убрал, что он периодически и делал с людьми, бывшими его «карающей десницей».

После смерти Сталина Берия стал проявлять заметную властную активность. Остальные члены Президиума (т. е. Политбюро) понимали, чем это грозит, и примкнули к Хрущеву, когда он решил от него избавиться. Берия и его ближайшие помощники летом 1953 года были арестованы и преданы суду.

Мне довелось тогда прочитать обвинительное заключение по делу Берии. Я не поверил, конечно, что он был английским шпионом, но все остальное было убедительным. Насколько помню, в обвинительном заключении не делался упор на его роль в репрессиях, но подспудно это ощущалось. Подробно говорилось о его «моральном разложении». Называлось число женщин, которых он принуждал к сожительству, приводились даже фамилии. Говорилось о том, что он имел обыкновение высматривать красивых женщин из автомобиля, ехавшего медленно вдоль тротуара, а начальник охраны, сидевший сзади в машине, обеспечивал их поиск и доставку в дом Берии. Моя жена рассказала мне, что однажды Берия, проезжая мимо, увидел ее, когда она шла по тротуару, узнал и кивком поздоровался, что подтверждало его манеру разглядывать прохожих женщин.

Мы с женой дважды были на даче Берии в гостях у его сына Серго и жены Серго Марфы, обедали вместе с самим Лаврентием Павловичем. Он, хотя как будто и участвовал в наших разговорах, но сам говорил мало. Запомнился его в какой-то степени казавшийся дружелюбным, но в то же время изучающий, холодноватый и чуть-чуть ироничный взгляд сквозь пенсне. Было немного не по себе, хотя я обычно не испытывал робости в присутствии «великих мира сего».

Могу себе представить, как радовался Берия смерти Сталина (хотя теперь очевидно, что многие руководители тогда почувствовали облегчение). Есть свидетельства, что он даже не мог этого скрыть. Он избежал кары, и ему открылась дорога к высшей власти! Берия не ожидал, что члены Президиума решатся его арестовать. В этом, конечно, велика роль Хрущева. Однако я с недоверием отношусь к тому, что он написал в мемуарах о колебаниях по поводу ареста Берии, которые будто бы были у Микояна. Я знаю, как мой отец к нему относился. Например, помню случайно подслушанный разговор, когда мама с болью говорила отцу: «Как вы все можете с ним работать? Это же очень плохой человек!» Отец не возражал, а только сказал: «Молчи!»

Мой брат Серго приводит в одной своей статье воспоминания старого большевика А. В. Снегова, вернувшегося из сталинского заключения, в которых он рассказывает о совещании в ЦК в 1931 году, когда заслушивались закавказские партийные руководители. Снегов спросил сидевшего рядом Микояна:

«Почему нет Серго?» (члена Политбюро Орджоникидзе). Тот ответил на ухо: «Да с какой стати Серго будет участвовать в коронации Берии? Он его хорошо знает». Отец уже знал, что Сталин предложит сделать Берию (с которым он только что провел свой отпуск в Цхалтубо) вторым секретарем Закавказского крайкома партии. Это предложение вызвало общее несогласие. Первый секретарь Картвелишвили заявил: «Я с этим шарлатаном работать не буду!» Орахелашвили спросил: «Коба, что ты сказал, может, я ослышался?» Не получив поддержки, Сталин гневно заявил: «Ну что ж, значит, будем решать вопрос в рабочем порядке».

Сам же Хрущев пишет, что, когда Сталин в их присутствии умер и Берия сразу же уехал в Москву, Анастас Иванович сказал ему: «Поехал власть брать». То есть отец понимал, что им грозит. Помню также рассказ отца о том, как арестовывали Берию. Маршал Жуков, генералы Батицкий и Москаленко, которые должны были его арестовать, по правилам не могли войти в Кремль с оружием, поэтому их посадили в свои машины трое членов Политбюро. Отец говорил, что с ним в машине ехал, кажется, Батицкий.

Он рассказал о том, как арестовали Берию на заседании Президиума. Председатель Хрущев в какой-то связи заявил, что нужно обсудить поведение Берии. Тот, конечно, был ошарашен, но, придя в себя, сказал, что надо перенести вопрос на следующее заседание, чтобы он смог «подготовить материалы для обсуждения». Но Хрущев объявил, что он будет задержан, и нажал кнопку в своем столе. Вошли три военачальника — Жуков, Батицкий и Москаленко — и арестовали Лаврентия Берию.

Надо сказать, что вообще Хрущев в своих воспоминаниях часто несправедлив в отношении моего отца. Микоян был активный участник и ближайший помощник Хрущева в раскрытии правды о режиме Сталина и в проведении нового курса. Он был энтузиастом «оттепели» и очень во многом помогал Хрущеву, особенно в международных делах. А Хрущев его в своей книге почти не упоминает. Но, может быть, это свойственно некоторым мемуаристам — не оттенять роль ближайших соратников, из опасения преуменьшить свою? Может быть, повлияло и другое. Моему отцу позже стало ясно, что его хотели рассорить с Хрущевым. Ему наговаривали на Хрущева — его секретарь Н. И. Кадоло (сотрудница КГБ) говорила будто бы со слов шофера Хрущева, что тот плохо высказывается об Анастасе Ивановиче в связи с ситуациями, в которых такой оценки просто не могло быть. И, наоборот, до Хрущева доводились якобы отрицательные высказывания о нем моего отца.

Я хотел бы привести здесь выдержки (в моем переводе), касающиеся А. И. Микояна, из книги американского журналиста Джона Гунтера «Россия сегодня», где он рассказывает о некоторых членах Президиума ЦК, которых он встречал на дипломатических приемах в Москве.

«Почти все в Микояне кажется чрезмерным — острота и сверкание его темных глаз, блеск сжатых зубов и горбинка носа, как маленькая изогнутая клюшка. У него выразительный характер, со знаменитым колким языком, независимостью мышления (в допустимых пределах) и склонностью к диспуту… Главным качеством Микояна является его блестящая проницательность. Он армянин, а армяне известны, как эксперты в торговле. Он и был, действительно, в течение многих лет руководителем внешней торговли СССР, и считалось, что он лучше всех в стране умеет вести переговоры. Никто никогда не сомневался в его бдительности, цепкости и остром уме… Очень завораживающе наблюдать за Микояном на приемах — сдержанный, почти злой, но в то же время вибрирующий, с подавляемыми вспышками энергии, пробегающими по его лицу. Он, конечно, умеет вести неоткровенные беседы, но иногда прорывается через это. Когда один итальянский журналист спросил его, почему в Советском Союзе нет свободы, Микоян отчеканил: «Потому что мы не можем себе позволить ее дать!»

У него, безусловно, есть мужество. Хрущев в своей речи на двадцатом съезде рассказал о Микояне небольшую историю. Во время критического сражения под Харьковом во Второй мировой войне Хрущев позвонил с фронта Сталину, прося изменить тактический замысел, и дал свой совет, который Сталин отверг. Результатом было серьезное поражение советских войск. После войны, на заседании Политбюро, Микоян прямо обвинил Сталина в этом, сказав, что, к несчастью, предложения Хрущева не были приняты, подчеркнув таким образом ошибку Сталина. Сталин был в ярости.

Кстати, именно Микоян выступил на двадцатом съезде с речью, проложившей путь для доклада Хрущева, в которой он имел смелость сказать, что в Советском Союзе не было и признаков социалистической законности в течение двадцати лет. Никто еще до этого не выступал с такой атакой на репутацию Сталина…

Микоян немного понимает по-английски и хорошо общается с иностранцами. Несколько лет назад он возглавил советскую миссию, изучавшую производство продовольствия и снабжение в Соединенных Штатах. Он много сделал, чтобы внедрить американские методы в индустрию производства пищевых

товаров и снабжения (в СССР), стремился поощрять консервирование и выпуск замороженных продуктов. Его называли «отцом» советского мороженого. Ему хотелось иметь магазин-автомат или хотя бы кафетерий на каждом углу…

Иногда между членами Политбюро прилюдно возникал живой, даже острый, обмен репликами. Во время резкого и жесткого выступления Хрущева в польском посольстве, Микоян, со своим темным армянским лицом, то и дело прерывал Хрущева, которому, кажется, это не нравилось. Хрущев сказал о западных странах, что они сделали что-то «идиотское». Микоян вслух пробормотал: «Слишком сильно, слишком сильно!» Хрущев процитировал Ленина, говоря, что, если человек совершенно убежден в своей правоте, уверен, что не ошибается, он должен идти до конца в исполнении своих убеждений. Микоян прервал: «Но откуда ты знаешь, что не ошибаешься?» В другом случае в моем присутствии Хрущев начал свое высказывание со слов: «Товарищи, друзья, джентльмены», Микоян выпалил: «Иногда друзья тоже являются джентльменами!»[20] (Насчет знания английского языка — ошибка. Отец мог изъясняться только на немецком.)

Бывший торгпред СССР в Греции А. С. Пирузян в своей книге[21] приводит слова, напечатанные в греческой армянской газете «Араке» от 6 июня 1961 года:

«Когда бразильский корреспондент спросил у Аденауэра, каково Ваше впечатление о советском правительстве, он ответил следующее: надо признаться, что среди знакомых мне советских руководителей до сегодняшнего дня наилучшее впечатление произвел на меня первый заместитель Председателя Совета Министров СССР Анастас Микоян. Он великий дипломат, одновременно наилучший экономист, с которым человек может сидеть за столом и обмениваться мнениями. Очень остроумен и часто говорит с шутками. Если на сегодня мы имеем экономические связи с Советским Союзом, то этим мы обязаны усилиям и умной дипломатии Микояна. Однако человек около него должен быть очень внимательным, так как он одновременно великий купец (торговец)».

Пирузян пишет, что Микоян работал быстро, четко, собранно. По характеру был вспыльчив, он приходил в раздражение, если замечал, что его пытаются обмануть. И далее Пирузян приводит отрывок из воспоминаний А. А. Афанасьева (я его уже упоминал в этой главе), в котором говорится:

«А. И. Микоян не любил длинных докладов, умел быстро схватывать самое главное и смело, оперативно решал вопросы… Если Сталин не терпел тех, кто не соглашался с его мнением,

считал только свое решение правильным, то А. И. Микоян умел не только эмоционально говорить, требовать, но внимательно слушать собеседника. Убедившись, что докладчик прав, соглашался, менял свое ранее принятое решение, но главное — надо было доказать, что его мнение ошибочно».

Хотел бы напомнить об одном из первых постановлений нового руководства — об упорядочивании рабочего дня. Я уже рассказывал, что, в связи с прихотями Сталина, рабочий день высших руководителей заканчивался за полночь. Вынужденные быть «под рукой» на случай возникновения вопросов, сотни руководителей более низкого уровня также заканчивали работу около полуночи (обычно с перерывом на ужин). Новое постановление потребовало от руководителей всех рангов укладываться в рабочее время — до 6 часов вечера, «а кто не укладывается, тот не справляется». При этом говорилось об обеспечении руководителям возможности «личной жизни». (В связи с этим родился анекдот — жена говорит, что после постановления не стало личной жизни, имея в виду себя.)

Мне как в юности, так и в послевоенное время довелось в какой-то мере общаться почти со всеми высшими руководителями государства, исключая Сталина. Мама, правда, рассказывала, что в 20-х годах он приходил к нам домой и играл с нами, но взрослым я только видел Сталина, хотя и сравнительно близко, — на авиационных праздниках в Тушине, находясь на соседней трибуне, и в день его семидесятилетия на торжественном заседании в Большом театре и на обеде в Кремле.

Кстати, в связи с заседанием в Большом театре вспоминаю эпизод. С приветствиями в адрес Сталина выступали руководители компартий всех крупных стран. Первые речи были на русском языке. В какой-то момент мы увидели, что Сталин подозвал к себе начальника управления охраны Н. Власика и выразил, как мы узнали потом, неудовольствие, что выступающие говорят не на родном языке. Следующим выступал пользовавшийся всеобщим уважением и вызывавший интерес вождь итальянских коммунистов Пальмиро Тольятти. Видимо уже зная об этом замечании, он заговорил на итальянском языке. Тольятти был великолепный оратор, и, хотя мы не понимали ни слова, всех захватил пафос его речи. Закончив, он, улыбаясь, сказал по-русски: «Так как переводчика нет, я сам переведу» — и повторил свою речь по-русски.

Запомнилось и выступление Мао Цзэдуна. Когда его назвали, началась овация. Почти все видели его впервые, это было каким-то чудом, явлением сказочного героя. Только что ставший «народным» Китай, его Народно-освободительная армия и,

конечно, сам Мао Цзэдун были исключительно популярны. (Позже я подумал, что эта овация была не очень приятна Сталину.) Однако, когда Мао начал говорить, почувствовалось некоторое разочарование — у него был писклявый голос, не вязавшийся с его фигурой и ореолом имени, но, возможно, для китайцев и вполне обычный.

В послевоенный период я встречался с Молотовым, Андреевым, Шверником, Маленковым, бывая на даче в гостях у их детей. С Брежневым и Косыгиным общался на юге, когда они приезжали в гости к моему отцу, а с Хрущевым — когда мы бывали у них в гостях на даче под Москвой и на юге. С последними троими у меня были встречи и по работе, но об этом расскажу позже.

Много раз я бывал на даче Ворошилова, так как дружил с Тимуром Фрунзе, который жил у него, а после войны — с сыном Ворошилова Петром и его женой Надей, с Таней Фрунзе и ее мужем Анатолием Павловым, проводившими выходные дни всегда на даче Ворошилова.

Почти всегда, когда Климент Ефремович видел меня, он снова и снова рассказывал, как укачивал меня, грудного, на руках, когда вез в своем салон-вагоне нас с мамой из Тифлиса в Ростов-на-Дону, и особенно о том, как во время войны навестил меня в больнице, где я лежал с ожогами после аварийной посадки на горящем самолете. Говорил, какое на него впечатление произвело мое обожженное лицо. При этом он всегда упрекал меня, что я потом не разыскал ребятишек, которые оттащили меня от горящего самолета. Я до сих пор чувствую свою вину, что не сделал этого.

В начале 60-х годов отец отдыхал на одной из дач в Пицунде, на другой жил Хрущев. Приехал в гости Ворошилов, отдыхавший недалеко от Сочи. На правительственной яхте «Ангара» отправились в Новый Афон. Это большая яхта со всеми удобствами в прошлом принадлежала Герингу. Яхта базировалась в Севастополе и использовалась для прогулок членов Политбюро или правительственных гостей.

В Новом Афоне с яхты мы прошли на берег по пирсу госдачи, рядом с которым находился городской пляж. Много людей собралось посмотреть на гостей, они аплодировали, а потом вдруг стали слышны возгласы: «Ворошилов! Смотрите — Ворошилов!» Видимо, не ожидали увидеть пользовавшегося симпатией, но находящегося в некоторой опале Ворошилова вместе с Хрущевым. (Не знаю, слышал ли он эти возгласы, — он уже был заметно глуховат тогда, но Хрущев наверняка слышал.)

Пешком поднялись в верхнюю часть бывшего монастырского

парка и вошли в одноэтажный дом темно-зеленого цвета, в котором часто отдыхал Сталин (в 50-х годах в нижней части парка построили новый, современный дом, а старый пустовал). Трое ветеранов Политбюро стояли в большой комнате, служившей столовой и гостиной, и увлеченно вспоминали свои приезды к Сталину и что при этом происходило: «А помнишь, он сидел вот здесь, а ты здесь, и он сказал…» Как я жалею, что не было магнитофона! Вспомнили, как однажды по приглашению Сталина Хрущев приехал сюда со своей дачи, а Сталин несколько часов не выходил из спальни. Хрущев, прогуливаясь, томился, но не смел отойти от дома.

Еще до снятия Хрущева, когда отец отдыхал в Пицунде, к нам приезжал два раза тоже отдыхавший на юге Брежнев. Он тогда занимал положение ниже, чем А. И. Микоян, который был (как и Косыгин с 1960 года) первым заместителем Председателя Совета Министров СССР, то есть Хрущева.

В последующие годы, при Брежневе, эта должность перестала быть такой значительной. Роль Совмина при Брежневе заметно принизили, все важные, в том числе и хозяйственные, решения принимались в ЦК. Но при Хрущеве и даже при Сталине роль Совмина была другой хотя бы потому, что они оба совмещали должность Генерального секретаря и Председателя Совмина. Экономические и хозяйственные вопросы в основном решались в Совете Министров. (Показательно, что при перечислении высших органов власти тогда вначале назывался Совет Министров, потом ЦК партии и затем Верховный Совет. Даже в сообщении о смерти Сталина вначале было сказано, что он был Председателем Совета Министров и только потом — Генеральным секретарем. При Брежневе начинали всегда с ЦК КПСС.)

При Брежневе в ЦК значительно усилились отделы, курировавшие экономику, промышленность и армию. «Верхушка» ЦК партии в лице его секретарей и заведующих основными отделами приобрела большую власть, фактически ни за что не отвечая. Роль Совета Министров свелась почти к чисто исполнительской. В отделах ЦК готовили все вопросы для Политбюро и для Генерального секретаря, а ведь то, как «подавался» вопрос, в какой тональности, зачастую определяло, какое будет принято решение.

Вспоминаю разговор, который состоялся у меня с отцом в конце 60-х годов. За какое-то мое мнение он меня критиковал, как бывало часто, но потом я сказал, что считаю неправильным, когда в ЦК партии есть руководящие отделы по всем областям народного хозяйства и обороны, они вмешиваются и подавляют государственные органы. И тут он вдруг согласился: «Вот теперь

ты правильно говоришь». Я посочувствовал: ему, одному из руководителей государства, который в течение сорока лет занимался прежде всего хозяйственной деятельностью, такая роль партаппарата была не по нутру.

Тогда же в ответ на какую-то мою фразу о советской власти он вдруг сказал: «А у нас советской власти нет!» Сейчас это звучит обычно, но тогда для меня это было как гром среди ясного неба. Он пояснил: «Советская власть — это политическая власть Советов, а они у нас почти никакой власти не имеют, тем более политической».

Я уже упоминал, что члены Политбюро ездили на бронированных машинах. Броня все же сыграла свою роль, возможно, спасла жизнь моему отцу. Как-то во время войны, когда он выезжал из Спасских ворот Кремля, со стороны памятника Минину и Пожарскому раздались выстрелы из винтовки. Одна из пуль попала в машину на уровне правого переднего сиденья, где сидел отец, но броню не пробила. Нам только рассказали, что это был «психически больной» солдат с фронта. Он пропустил машину, в которой узнал Калинина, но в следующую выстрелил. Судьба этого солдата мне неизвестна.

И все же отец считал неправильным ездить на бронированной машине, тем более после войны, но отказаться тогда не мог — это наверняка вызвало бы раздражение Сталина, как критика и попытка обособиться от остальных. Буквально на следующий день после смерти Сталина отец попросил, чтобы ему заменили бронированный «ЗИС-110» на обычный.

Вскоре на заседании Политбюро он предложил отказаться от охраны, но его не поддержали. После ареста Берии по его повторному предложению сняли охрану, ездившую сзади на машине («хвост»), но оставили одного охранника (его называли «прикрепленный»), который ездил в одной машине с охраняемым и сопровождал его повсюду. На даче охрана тоже осталась, но, кажется, ее несколько сократили.

Упоминая жаргонные термины, хочу напомнить, что среди охраны, обслуживающего состава, да и многих руководителей Сталин почти всегда фигурировал под именем «хозяин». Так его в разговорах с другими часто называл даже его сын Василий. (От своего отца я такого выражения не слышал.)

Конечно, мой отец, А. И. Микоян, был среди тех, кто поддерживал Сталина в конце 20-х, когда тот создавал свою диктатуру, хотя он и не пользовался таким влиянием, как Каменев, Бухарин, Киров или Орджоникидзе. Но в 30-х годах он все же не был среди тех руководителей, кто активно поддерживал репрессии и ставил свои подписи под расстрельными списками.

Отец, видимо, многое понял о сущности режима Сталина в последние годы его власти и потом, можно сказать, приносил свое покаяние.

После смерти Сталина он первым поднял вопрос о реабилитации невинно осужденных, свел с Хрущевым вернувшихся из заключения А. В. Снегова и О. Г. Шатуновскую, которые раскрыли мрачную правду о сталинских лагерях. Микоян возглавил Центральную комиссию по реабилитации и настоял на создании комиссий прямо в местах заключения. Добился подготовки дел по реабилитации целыми списками для тех, кто сидел по определенным статьям, вопреки стремлению некоторых старых членов Политбюро свернуть их работу (эти комиссии тогда даже называли «микояновскими»).

А. И. Микоян поддержал намерение Хрущева разоблачить культ личности Сталина на XX съезде партии. Президиум ЦК запретил Хрущеву говорить о культе личности в отчетном докладе. Тогда Хрущев вместе с моим отцом решили, что доклад должен быть сделан в конце работы съезда, уже после выборов, на специальном, закрытом, заседании. Еще до доклада Хрущева, на одном из заседаний съезда мой отец выступил с речью, в которой впервые прозвучала критика сталинского режима и репрессий. Это было откровением для делегатов. Илья Эренбург в опубликованных позже главах своей книги «Годы, люди, жизнь»[22] писал, что, когда в феврале 1956 года он вернулся в Москву из заграничной поездки, «все говорили о выступлении Микояна на съезде — он упомянул об одной ошибочной концепции Сталина, смеялся над фальсификацией истории и назвал имена большевиков, убитых в эпоху культа личности, — Антонова-Овсеенко и Косиора».

Это выступление Микояна как бы подготовило почву для доклада Хрущева.

Вскоре после съезда, на совещании в ЦК с московской интеллигенцией, отец выступил с четырехчасовым докладом о злодеяниях эпохи культа личности Сталина, который ошеломил присутствующих трагедиями людских судеб (о докладе Хрущева они еще не знали — он был секретным, хотя за границей почти сразу же стал известен, как говорили, через поляков).

Наталья Мостовенко в своей книге вспоминает день, когда она была в доме семьи Льва Степановича Шаумяна в годовщину его смерти, где оказался и Анастас Иванович[23]. Ему сказали, что с ним рядом сидит дочь П. Н. Мостовенко, которого он знал. Наталья Павловна в тосте рассказала, как Лев Степанович помогал добиться реабилитации ее отца, репрессированного в 30-х годах. Кто-то, недовольный ее упоминанием репрессий, сказал:

«Не ожидал…» Анастас Иванович резко поднялся и сказал: «А я ожидал!» — и продолжил: «Да, мы действительно растянули реабилитацию на многие годы, вместо того чтобы, раз признавшись в своей ошибке, реабилитировать всех сразу. Почему же мы этого не сделали? Я говорю «мы», имея в виду и лично себя… Так почему мы разыгрывали акты «реабилитации», вместо того чтобы оправдать всех сразу? Почему устраивали видимость судебного разбирательства при оправдании? Потому что, если бы мы поступили иначе, если бы поступили по совести, наш народ окончательно уверился бы, что мы — мерзавцы! Мерзавцы!.. То есть те, кем и были мы на самом деле!»

Как сказал Е. Евтушенко: «Заблуждения, искупаемые исповедальностью, — это одно, заблуждения, защищаемые трусостью, — это другое».

Часто говорят, особенно защитники Сталина, стандартную фразу: «Многие были виноваты!» Это звучит правдой только на первый взгляд. Конечно, очень много людей участвовали в репрессиях — доносили, арестовывали, допрашивали, избивали и расстреливали. И в высшем руководстве страны были люди, проявлявшие в репрессиях особую активность (я знаю, что мой отец не был в их числе). Но только один человек мог изменить эту практику, только один человек мог остановить репрессии и восстановить законность — это Сталин! Никто другой этого тогда сделать не мог. Но Сталин не только не пытался остановить, а, наоборот, направлял и толкал к этому весь партийный аппарат, а также репрессивные органы. Поэтому виноват именно он, лично!

Здесь нельзя не сказать об убийстве Кирова. Я уже давно убежден в том, что его инициировал Сталин. Я знаю, что так же думал и мой отец, особенно в свете того, что ему открылось в результате работы специальной комиссии по расследованию этого дела, образованной Хрущевым после XX съезда.

Известно, что перед XVII съездом партии в 1934 году было совещание группы старых большевиков, на котором они пришли к выводу, что Сталин узурпирует слишком большую власть, идет к диктатуре, и надо его заменить. Они решили предложить кандидатуру Кирова. Один из этой группы, кажется Шеболдаев, поговорил с Кировым. Киров отказался участвовать в этом и рассказал о предложении Сталину (он вынужден был рассказать — Сталин мог узнать помимо него и решил бы, что Киров действует за его спиной). Сталин поблагодарил Кирова, но, очевидно, учел.

На съезде при выборах ЦК против Сталина было подано 292 голоса (из 1059 делегатов с правом голоса). Молотов и Каганович тоже получили более чем по сто голосов против. Председатель

счетной комиссии Затонский вместе с Кагановичем доложили Сталину. «А сколько против Кирова?» — спросил тот. «Четыре». — «Оставьте мне три, остальные уничтожьте».

Об этом рассказал у нас на даче в 50-х годах моему отцу и Ольге Григорьевне Шатуновской, работавшей в комиссии по убийству Кирова, Наполеон Андренасян (тоже, как и Шеболдаев, соученик моего отца), бывший членом счетной комиссии съезда. Из 63 членов счетной комиссии 60 были расстреляны, трое, в том числе Андренасян, были арестованы, но остались живы. (Историк Юрий Жуков уже в наше время заявил: «Я не нашел документов, подтверждающих факт голосования за Кирова»[24]. Я бы очень удивился, если бы он их нашел.)

Говоря об убийстве Кирова, я по аналогии вспоминаю о поджоге Рейхстага в Берлине в 1933 году, организованном фашистами в качестве повода для репрессий против коммунистов и социал-демократов. Это было подходящим примером для Сталина (Гитлер и Сталин в ряде случаев явно учились друг у друга). Убийство Кирова устраняло возможного в будущем конкурента, но это отнюдь не было основной целью. Оно, как и поджог Рейхстага, давало повод для начала безудержного тотального террора. Вначале против возможных критиков и оппонентов в партии — старых большевиков, а потом и против широких слоев общества.

Представьте себе, — в самый день убийства Кирова, 1 декабря, сразу после сообщения по телефону, когда еще ничего не было известно о том, кто убил и почему, Сталин собственноручно пишет постановление ЦИК, в котором предписывается вести дела обвиняемых в подготовке или совершении террористических актов ускоренным порядком, дела слушать без участия сторон (то есть без защитников), не допускать кассационного обжалования, а приговоры к высшей мере наказания приводить в исполнение немедленно. Еще до отъезда в этот же день в Ленинград Сталин заявляет, что убийство совершено зиновьевцами, указывая таким образом, каких признаний должны добиваться следователи от допрашиваемых. Возникает мифический «Ленинградский террористический зиновьевский центр» (Зиновьева арестовали 16 декабря).

По делу об убийстве Кирова было расстреляно вместе с убийцей Николаевым 14 человек. Охранник Кирова, Борисов, в Смольном отстал от Кирова перед самым покушением на несколько десятков метров, из-за того что кто-то в коридоре (кажется, один из новых, недавно добавленных охранников), очевидно, не случайно, попросил у него прикурить. Когда Борисова позже везли в кузове грузовика на допрос, произошла

«автомобильная авария». Чекист, сидевший рядом с шофером, рванул руль в сторону стены дома, у Борисова, находившегося в кузове, оказалась пробита голова, а рядом с ним два охранника — невредимы (позже их обоих расстреляли).

Арестовали и судили еще двенадцать работников НКВД (возможно, связанных с организацией покушения). А руководитель чекистов Ягода был осужден в троцкистско-зиновьевском процессе и расстрелян.

Иногда, пытаясь отрицать злонамеренность Сталина в отношении Кирова, ссылаются на то, что они были близкими друзьями. Об этом пишет и Светлана Аллилуева, часто видевшая веселого и доброжелательного Кирова у них в гостях. Но Сталин ведь близко дружил и с Бухариным, который до начала 30-х годов летом часто жил на его даче «Зубалово» вместе с женой и дочерью. Сталин, казалось, как и большинство других, любил «Бухарчика». Это не помешало ему интригами и оговорами подвести Бухарина под расстрел. Дело в том, что для Сталина дружеские отношения абсолютно ничего не значили. Эту его черту неоднократно подтверждал в своих рассказах мой отец. Многих самых близких друзей (таких, например, как А. Енукидзе и А. Сванидзе) Сталин не моргнув глазом обрек на смерть.

Не могу не заметить, что некоторые исследователи просто не понимают психологии Сталина в отношении своих соратников. Ни дружба, ни проявление полной лояльности к нему не имели никакого значения, если ему нужно было убрать человека в каких-то своих целях, хотя бы и невиновного. Знающего то, что нужно было скрыть, или вызвавшего подозрения в неискренности, или просто вдруг не понравившегося какими-то словами, или в назидание другим. Это непонимание очень выражено у А. Кирилиной, много написавшей в 80-х годах об убийстве Кирова, явно с определенной целью — отвести вину от Сталина. Она говорит об отсутствии документальных данных о его виновности (как могли они остаться?) и не хочет верить косвенным подтверждениям и свидетельствам (хотя бы и из вторых уст), но только они и могут пролить свет в таком деле. Кирилина просто не понимает ни действительной цели убийства Кирова, ни характера Сталина, когда пишет, что у Сталина «не было мотивов» для устранения Кирова, так как он еще не был соперником и будто бы их «отношения строились на основе взаимного доверия», и что «Киров был верным, последовательным, настойчивым проводником той политической линии, которая разрабатывалась Политбюро, Сталиным»[25]. Не понимает она, что для Сталина в данном случае все это не имело никакого значения. Многие сотни других «проводников» его

политической линии были безжалостно уничтожены.

Известно, что против Кирова, незадолго до покушения, Сталиным уже делались некоторые шаги. Отец рассказывал, что, кажется, летом 1934 года в «Правде» появился фельетон про некоего партийного руководителя, переезжавшего из Баку в Ленинград, которому понадобилась большая квартира в связи с тем, что у него была большая собака, фамилия не была названа, но, как сказал отец, легко было догадаться, что это о Кирове, хотя он переезжал еще в 1926 году. Фельетон, имевший в виду члена Политбюро, мог появиться только по указанию Сталина.

Кто-то вдруг раскопал (по чьему заданию?) дореволюционную провинциальную газету, в которой Киров (тогда еще Костриков) писал о 300-летии дома Романовых, как бы отмечая его. Этот факт рассматривали на Политбюро. В конце обсуждения Сталин сказал, что, мол, не будем раздувать это дело. Как заметил, рассказывая, отец, это было типично в его духе — вытащить вопрос, а потом сделать вид, что он не придает ему значения (до поры до времени!).

Старый друг Кирова А. Севастьянов рассказал комиссии, что после съезда Киров ему сказал: «Сталин теперь меня в живых не оставит». Бухарин, которому в редакцию в присутствии Льва Кассиля позвонил Сталин и сказал, что Киров убит, положив трубку, сказал: «Теперь Коба сделает с нами все, что захочет».

После убийства Кирова пошли известные политические процессы, а потом дела зачастую решались списками. Сталину давались на подпись списки по сотне и более человек, составленных «тройками» НКВД с решением о расстреле, и он писал на них: «Расстрелять!» или «Согласен». (Эти резолюции поддерживались обычно подписями Молотова и Кагановича.) Какое уж тут судебное разбирательство! Можно напомнить известную телеграмму, которую он, отдыхая на юге, послал в некоторые области, отчитав руководителей за то, что они мало, по сравнению с другими, разоблачили врагов! (Как будто это соревнование по выполнению плана!)

Как известно, из 1966 делегатов XVII съезда в последующее время репрессировано 1108, а из 139 членов и кандидатов ЦК — 98. Сталин не забыл итогов голосования.

Масса нашего народа на много лет была морально изуродована, проникшись этим духом, веря в правильность того, что говорилось и творилось по поводу врагов. Остатки этого пропитавшего всю страну яда в той или иной мере ощущаются до сих пор.

Можно привести в качестве характерного примера строчки из дневника Марии Анисимовны Сванидзе, жены брата первой жены

Сталина, написанные летом 1937 года:

«Беспрерывное изъятие людей с именами, которые много лет красовались наряду с лучшими людьми нашей страны, которые вели большую работу, пользовались доверием, много раз награждались — оказались врагами нашего строя, предателями народа, подкупленными нашими врагами. Не хочется писать в фельетонном тоне. Хочется просто выразить свое возмущение и недоумение.

Как мы могли проглядеть, как могло случиться, что вражеский элемент расцвел таким пышным цветом?.. И вот эти хамелеоны на 20-м году революции обнаружились во всем своем лживом обличье. Ни элементарной честности, ни патриотизма, ни чисто животной хотя бы привязанности к своему государству в них не нашлось. Вредить, продаваться, шипеть, ненавидеть, предавать, только бы не процветание самого справедливого строя… Настроение создалось тяжелое. Недоверие и подозрительность, да и что удивительного, когда вчерашние знакомые сегодня оказываются врагами, много лет лгавшими и носившими маску…»[26]

Ни тени сомнения в справедливости обвинений! А меньше чем через пять месяцев шурин и товарищ Сталина еще с революционной поры и до последнего времени, Александр Семенович Сванидзе, и его жена Мария Анисимовна были арестованы. Алеша Сванидзе (так его, по партийной кличке, все называли) был расстрелян 20 августа 1941 года, а жена вместе с его сестрой — 3 марта 1942 года за то, что «скрывала антисоветскую деятельность своего мужа, вела антисоветские разговоры, осуждала карательную политику советской власти и высказывала террористические намерения против одного из руководителей Коммунистической партии и советского правительства».

Я хорошо помню по даче старших Сванидзе и их сына Джоника (Джонрида), который попал в детдом, а в 1948 году был сослан. Мария Анисимовна была раньше певицей и была заметной — красилась и одевалась ярче, чем другие, например моя мама, одевавшаяся скромно и почти не употреблявшая косметики. Поняла ли Мария Анисимовна, томясь в тюрьме больше четырех лет, прежде чем ее расстреляли, истинную цену обвинений «врагов народа» и то, что «дирижером» в ее деле, как и во всех других, был ее родственник, с которым они испытывали, судя по ее дневникам, взаимную симпатию? (Правда, составитель указанной книги Ю. Г. Мурин говорил мне, что в последних тетрадках дневника несколько страниц было выдрано, очевидно ею. Может быть, начала понимать?)

Частыми поводами для доносов и арестов были, в частности, различные естественные происшествия. Известно, сколько бывает в жизни и в работе, особенно в связи с какой-либо техникой, неудач, неисправностей, поломок, аварий и катастроф. А в те времена любой такой случай мог послужить (и служил!) поводом для обвинения во вредительстве, поводом для ареста связанных с этим людей, «врагов народа». А сколько было просто подозрительности, доносов, а то и личной мести! Все это падало на «благодатную» почву тотальной веры в предательство и жажды расправы.

И я снова повторяю: остановить все это мог только Сталин, поэтому я считаю его, в этом смысле, единоличным виновником репрессий.

И еще хочу высказать одно соображение, хотя, думаю, многие мне не поверят: я убежден, что всей картины репрессий, их размаха и масштаба, почти никто в руководстве страны, кроме, вероятно, Ежова и Берии и их работников, не представлял.

Конечно, быть одним из руководителей страны, хотя бы и хозяйственным деятелем, и остаться незапятнанным в этом отношении тогда было невозможно, но все же мой отец был меньше замешан в этом, чем большинство других членов Политбюро.

Неприятно мне вспоминать о его докладе на торжественном заседании по поводу юбилея НКВД, показанном несколько лет назад по телевидению. Но как он мог не сделать доклада, если Политбюро (значит, Сталин) поручило это ему? Незадолго до этого Сталин предложил моему отцу стать наркомом НКВД, но он категорически отказался. Тогда Сталин, очевидно, чтобы все-таки «замазать» Микояна, на Политбюро предложил его в качестве докладчика. Отца в это время не было в Москве. Когда он узнал о решении Политбюро, у него уже не было выхода. Тогда он попросил НКВД дать ему текст доклада и зачитал его на заседании, не изменив ни слова (очевидно, чтобы лично как бы «отстраниться» от его содержания).

Самое тяжелое — это вскрытое недавно злодеяние — расстрел НКВД нескольких тысяч пленных польских офицеров перед войной. Решение Политбюро подписали шесть человек — Сталин, Молотов, Ворошилов, Каганович, Калинин… и — мой отец. Но не подписать, если он в то время был там, он не мог — можно представить ту ситуацию.

Отец был очень умным человеком и тонким политиком, достаточно смелым, но чувствующим границы того, что можно и что нельзя говорить или делать. Он не рвался «вверх», а был прежде всего хозяйственником, организатором экономики. Это

Сталин знал и ценил. Анастас Иванович был исключительно работоспособен и уделял работе почти все время, исключая редкие часы отдыха. Даже дома большую часть времени он читал деловые бумаги. Он имел прекрасную память, быстро схватывал суть дела и решал, беря на себя ответственность. В деловых вопросах был требовательным, не терпел пустого многословия и догадок (нам часто говорил: «Ты не знаешь, а догадываешься. А надо говорить, когда знаешь!»). В этом случае мог быть и резок. Но в то же время он внимательно выслушивал чужое мнение, если чувствовал, что собеседник говорит по сути и со знанием дела.

Мы, сыновья, часто спорили с отцом. Мы выкладывали ему многое, что узнавали вне дома и что нам не нравилось. Возникали споры, мы горячились, пытаясь что-то доказать. Как говорят мои братья, я был особенно непримирим. Как-то после одного из таких горячих разговоров Серго мне передал просьбу отца не спорить с ним много по вечерам: «Я потом заснуть не могу». Серго сказал мне, что надо же понять его физическое и моральное состояние, его бессилие исправить все те недостатки «его системы», о которых мы ему говорили. Немного позже я это понял, и мне стало стыдно и жаль отца. Я до сих пор об этом вспоминаю с болью. Я понял, что часто его возражения не столько выражали его несогласие с нашей критикой чего-либо, сколько были вынужденными — он не все мог признать и сказать об этом прямо из-за своего положения. Иногда в споре чувствовалось, особенно в последние годы, что он переживает несоответствие реальности тому, о чем мечталось, может быть, даже и крушение каких-то иллюзий.

Я знаю, что мой отец чрезвычайно переживал происходившее во времена сталинских репрессий и был просто счастлив, когда это время кончилось. Хорошо помню, как он изменился еще до XX съезда, и особенно после него, по сравнению с предыдущими годами. Он приходил домой с работы радостный, бодрый, с удовольствием общался с другими.

Особенно я вспоминаю воскресные послеобеденные беседы за столом на даче, где обычно присутствовали мои дяди Артем Иванович и Гай Лазаревич, Лева Шаумян, муж маминой сестры академик А. А. Арзуманян, иногда какие-нибудь другие гости. Не могу себе простить, что не организовал тогда запись на магнитофон. Отец много рассказывал о Сталине, Молотове и других, о событиях в стране и их отражении во мнениях руководителей и о том, как принимались решения. Рассказывали и другие за столом то, о чем раньше молчали. Такие откровенные рассказы и беседы были как открытие потаенных дверей. В

сталинские времена таких разговоров дома не было. Может быть, отец и разговаривал на эти темы более или менее откровенно с теми, кого я назвал выше, но, думаю, только наедине и, конечно, не в стенах дома. Многое из того, что я рассказываю на этих страницах, основано, в том числе и на том, что я слышал за столом у отца в годы «оттепели» и после.

В эти годы было впечатление, что отец снова обрел цель жизни и чувствовал свою роль в придании социализму «человеческого лица». Увы, далеко не все из задуманного удалось тогда сделать. Если и при Борисе Ельцине, спустя несколько лет после начатой Михаилом Горбачевым перестройки, еще существовали значительные силы, препятствующие реформам, да и сейчас, в начале XXI века их немало еще осталось, то можно представить, как было трудно преодолеть их сопротивление тогда, всего лишь через несколько лет после смерти Сталина. Да и в самом Микояне, как и в Хрущеве, руководителях-реформаторах, было «раздвоение» личности, борьба нового и старого, думаю, сходные с тем, что характеризовало и Горбачева в годы перестройки.

После 60-го года, когда Хрущев стал «зарываться», приподнятость и бодрость отца стали спадать, чувствовалось, что оптимизм его сильно уменьшился.

А. И. Микоян был против военного подавления венгерской революции в октябре-ноябре 1956 года. Его и М. А. Суслова, когда начались эти события, направили от Политбюро в Будапешт. Через несколько дней отец вернулся в Москву, но, не успев рассказать членам Политбюро об обстановке, узнал, что решение о вмешательстве советских войск уже принято. Н. С. Хрущев в своих воспоминаниях пишет:

«Когда я сказал ему (А. И. Микояну. — С.М.) об этом решении, он возражал очень энергично, доказывая, что вооруженное вмешательство будет ошибкой, что оно подорвет репутацию нашего правительства и партии. Я ответил: «Решение принято. И я с ним согласен». Анастас Иванович пришел в большое волнение. Он даже грозил что-нибудь с собой сделать — в знак протеста»[27].

Видимо, именно после этого разговора отец поздно вечером приехал в свой дом на Ленинских горах (ныне Воробьевых) в тот день, когда я был там. Я помню, как он мрачный ходил взад-вперед по коридору, ни с кем не разговаривая. А на рассвете снова улетел в Будапешт.

Иногда в печати упоминают его имя в связи с подавлением выступления рабочих в Новочеркасске, где он был вместе с другим членом Политбюро, секретарем ЦК Ф. Р. Козловым. На

самом деле отец предлагал вести переговоры с рабочими, а решение о вмешательстве армии было принято в Москве Хрущевым по докладу Козлова. Нам сказал об этом начальник охраны отца, но, думаю, отрицательное отношение Анастаса Ивановича к использованию войск против народа в Венгрии и Чехословакии косвенно подтверждает это.

Сейчас уже немногие помнят о полном разрыве СССР с социалистической Югославией в 1948 году. Надо сказать, что Югославия, ее компартия и руководитель Иосип Броз Тито считались самыми близкими и верными нашими союзниками. Югославская партизанская армия под руководством коммунистов во главе с Тито в течение всей войны вела боевые действия против фашистов и затем вместе с Красной Армией освободила Белград. Дружба с Югославией казалась тесной и нерушимой. Однако Тито был не из тех руководителей, которые собирались беспрекословно подчиняться Москве и Сталину.

В один из приездов в Москву Тито был на обычном ночном ужине у Сталина и тот, как рассказал мой отец, сумел его сильно напоить. Сталин частенько практиковал это в отношении новых гостей, может быть, чтобы заставить их в чем-нибудь проговориться. Но Тито этого Сталину не простил, и возможно, именно это послужило последним поводом для полного разрыва отношений между нашими странами, хотя трения, связанные с самостоятельностью, «непокорностью» Тито, были и до этого.

На мой взгляд, сыграло роль «головокружение» Сталина от собственного величия. Он преувеличивал значение своего имени в Европе, освободителем которой себя считал. Внешняя политика нашей партии в эти годы одной из главных целей имела экспансию в Европе, распространение своего влияния и даже власти все дальше за наши границы, используя коммунистические партии других стран и авторитет Сталина и СССР в результате победы над фашизмом. Такая наша политика и послужила, кстати, причиной создания НАТО — Северо-Атлантического союза. Об этом говорил Черчилль в выступлении в Фултоне. (Мой отец, видимо, тоже так считал — в югославской газете по поводу его выступления на приеме в Белграде в 1955 году было сказано: «Микоян признал, что СССР ответствен за «холодную войну».)

В Югославии наш народ и наша страна были исключительно популярны. Популярным лозунгом там тогда был: «Сталин — Тито!» Нам рассказывал отец, что Сталин был уверен — стоит ему объявить Тито своим врагом, а его режим враждебным СССР, капиталистическим и даже фашистским, как народные массы Югославии выступят за Сталина против Тито. Вся наша

идеологическая машина была запущена на очернение руководства Югославии. Проводилась мощнейшая идеологическая атака в тех же тонах, что и против фашистского руководства Германии во время войны.

Мне известно из разговоров со знакомыми авиаторами, что на нашей юго-западной границе сосредоточивались войска, в частности авиация, для того чтобы поддержать ожидавшееся народное восстание или хотя бы какую-либо оппозицию режиму Тито. Но ничего этого не произошло, югославский народ не поддался нашей пропаганде.

Вскоре после смерти Сталина руководство Советского Союза решило сделать шаги к примирению, понимая, что именно мы — виновники «ссоры». В конце мая 1955 года с визитом в Белград прибыла правительственная делегация — Хрущев, Булганин и Микоян. Небывалый случай в истории дипломатии — три высших руководителя вместе (и первыми!) едут в страну, которую недавно их государство обливало грязью!

В результате переговоров была выпущена «Белградская декларация». На завтраке Тито сказал: «Давайте сотрем все, что было, и начнем дело сначала».

А через год такая же представительная югославская делегация во главе с Тито и Карделем приехала в Москву. После официальных бесед Хрущев предложил югославской делегации провести несколько дней в Сочи. Их сопровождал мой отец. В числе различных встреч было и посещение крейсера «Фрунзе». Через несколько лет один моряк с крейсера прислал мне несколько фотографий, снятых во время этого визита.

После продолжения бесед в Москве Тито пригласил моего отца приехать на отдых в Югославию. И действительно (конечно, по решению Политбюро), отец вместе с моей мамой, Ашхен Лазаревной, в 1956 году, кажется, в сентябре, приехал на две недели в Югославию. Тито поселил их на своей даче на острове Бриони. Фактически это было продолжение переговоров, имевших целью полное налаживание отношений. Мама рассказывала нам, какое это красивое место, какой там хороший климат. Она прекрасно отдохнула, а для отца это была и работа — деловые (конечно, не только) беседы с Тито, который несколько раз навещал их на острове.

(Однако идеологические разногласия все же остались. Я помню как, кажется, в 1958 году на партсобрании нас призвали голосовать за резолюцию, осуждающую новую Программу Компартии Югославии, в частности призывавшую к введению рабочего самоуправления на заводах. По «правилам» того времени мы единогласно проголосовали за резолюцию, хотя

никто из нас не имел возможности прочитать критикуемую программу.)

В связи с рассказом об отношениях с Югославией вспоминаю свою последнюю встречу с Константином Симоновым, с которым был знаком еще с войны и иногда встречался, а в 70-х годах мы два раза в одно время отдыхали в Кисловодске и общались там. Как-то, проезжая мимо писательского дачного поселка на реке Пахре под Москвой, я решил зайти к Константину Михайловичу. Они с женой Ларисой оказались дома, и мы около двух часов провели в очень интересной для меня беседе. Я сказал Симонову, что на меня произвела большое впечатление его статья в «Новом мире» о литературе, написанная под влиянием XX съезда. Он рассказал, что в ЦК ее не разрешили публиковать (это было уже после событий в Венгрии), но на свой страх и риск он ее напечатал, немного «пригладив». За самовольство ему, главному редактору журнала, в ЦК вынесли выговор.

Потом зашла речь о Югославии. Константин Михайлович поделился со мной, как он первый раз приехал в Югославию после «примирения» (до 1948 года он бывал там много раз, в том числе во время войны у партизан). Он хотел встретиться с одним югославским генералом (не помню фамилии), с которым раньше подружился, но боялся, что тот не захочет теперь с ним встречаться. Дело в том, что в период враждебных отношений к Югославии Симонов по заказу вынужден был написать статью, полную, как и все, что тогда писалось о Югославии, злобных измышлений. Симонов попросил узнать через третьих лиц, как отнесется генерал к встрече с ним. Но генерал все понимал, и встреча состоялась, вполне дружеская.

В конце 50-х годов советское руководство попыталось провести, как говорилось тогда, «разрядку» в отношениях с США. Одним из шагов к этому была широко известная поездка туда Хрущева в 1959 году. Но мало кто помнит, что до этого, в январе 1959 года, в США ездил, как бы «на разведку», мой отец. Дело в том, что незадолго до этого Хрущев произнес на приеме в одном из посольств антиамериканскую речь в связи с Берлином, угрожая выгнать оттуда союзников. Потом отец убедил Хрущева, что нам невыгодно нарушать Потсдамские соглашения. Хрущев решил поправить отношения с Америкой и для этого послал туда Микояна.

Это был первый послевоенный визит в США члена высшего руководства СССР, если не считать поездки Молотова в 1945 году на конференцию по созданию ООН. Хотя Микоян формально поехал как частный «гость советского посла» (своего бывшего заместителя М. Меньшикова), власти США были взбудоражены

таким визитом, предвещавшим изменение к лучшему отношений с СССР, и оказали прием в соответствии с его рангом первого заместителя Хрущева. Виза была получена уже через несколько часов после запроса.

В связи с этим представляет интерес его рассказ о том, что вскоре после войны, в 1946 году, американское правительство пригласило Сталина приехать в США. Обстановка тогда была очень благоприятная — такой не было ни до, ни после. Страны бывшей антигитлеровской коалиции еще в какой-то мере ощущали себя союзниками, и авторитет Советского Союза после войны был высок. Если бы визит Сталина состоялся, он сыграл бы огромную роль во всей международной обстановке. Но Сталин отказался. Отец говорил, что он просто боялся ехать.

Во время своей поездки в США Микоян дважды встретился с президентом США Эйзенхауэром, пять раз беседовал с Джоном Даллесом, был принят в экономическом клубе в Нью-Йорке и в Пресс-клубе в Вашингтоне. Как рассказывал мне переводивший при встречах Олег Трояновский (позже представитель СССР в ООН, посол в Японии и Китае), отец произвел на журналистов хорошее впечатление, они часто смеялись при его шутках и остроумных ответах. А журналисты США в своем клубе очень независимы и больше всего ценят остроумие.

Встречался отец и с другими известными людьми, в том числе с Дэвидом Рокфеллером (впервые один из руководителей Советского государства встречался на Уолл-стрит с магнатом США). Общался также со студентами в университете, профсоюзными лидерами. Его принимал на завтраке Сайрус Итон и на обеде Стивенсон.

В некоторых городах были демонстрации протеста венгерских эмигрантов, которые связывали фамилию Микояна с подавлением восстания в Будапеште (они же не могли знать о том, что он лично был против вмешательства Советской Армии). Полиция им вначале не мешала, но после указания Эйзенхауэра их стали отгонять от делегации. Отец не собирался брать с собой в эту поездку никого из семьи, но Хрущев посоветовал взять сына. Уже после их возвращения я спросил отца, почему он не хотел никого брать. Он ответил, что вполне допускал и даже предполагал: что-то произойдет, и он не вернется домой. Он, конечно, не ожидал чего-нибудь в таком роде от американских властей, но считал, что мог быть террористический акт со стороны какой-либо организации — например, венгерских беженцев или кого-нибудь еще.

И в самом деле, при возвращении чуть-чуть не произошла трагедия. Когда самолет скандинавской компании SAS «Douglas

DC-7C» находился уже над океаном, загорелся один из четырех двигателей, а затем и другой. Пожар удалось погасить, но эти двигатели уже не могли работать. Летчики развернули самолет в сторону берега. На двух оставшихся двигателях самолет не мог лететь без потери высоты. Летчики стали готовиться к посадке на воду, стюардессы со слезами на глазах показывали пассажирам, как использовать плавсредства, а отец улыбался, шутил с ними, стараясь подбодрить, хотя и был, как он потом рассказывал, уверен, что это не случайность, а акт, направленный против него, и скоро все будет кончено.

Как рассказывали Олег Трояновский и мой брат, самолет летел уже совсем низко над водой, когда они все же дотянули до военной авиационной базы Арджентен (самолетов радиолокационного дозора — «АВАКС»).

Возможно, как это ни смешно, всех спасло опоздание на самолет моего брата. По дороге в аэропорт в Нью-Йорке он заехал в универмаг и, запутавшись в выходах из него, долго не мог найти ожидавшую его машину. В результате он опоздал на самолет, который в ожидании его двадцать минут стоял с работающими двигателями. Отец очень на него рассердился, что Серго было ясно по его лицу, хотя слов не было сказано. Однако если бы они взлетели вовремя, то к моменту начала пожара самолет мог быть значительно дальше от берега и, повернув обратно, до него вряд ли бы дотянул.

В начале 2002 года я получил письмо из Швеции от одного энтузиаста авиации. Он пишет, что, прочтя мои воспоминания в английском издании (вышедшем в 1999 году), он заинтересовался этим эпизодом и разыскал командира самолета. Им оказался Арне Шультцбергер. Он издал книгу своих воспоминаний, в которой описан этот эпизод примерно так, как рассказал я, а также сказано, что двигатели самолета DC-7C вообще не отличались надежностью. Кроме того, из-за пожара отказала система слива топлива, поэтому нельзя было облегчить самолет.

Глава 14
Набираюсь опыта

1 мая 1952 года в Москве на Красной площади, как обычно, проводился военный парад. В те времена парады проводили как 7 Ноября, так и 1 Мая, и, если позволяли погодные условия, пролетали колонны боевых самолетов. Как и несколько лет до этого, организацией и проведением воздушного парада руководил Василий Иосифович Сталин, генерал-лейтенант авиации, командующий ВВС Московского военного округа.

В тот день погода была плохая: сплошная облачность на высоте около 200 м, а отдельные облака еще ниже. Видимость вперед была ограниченной. Конечно, при таких условиях лететь не следовало.

Возглавляла воздушный парад группа тяжелых бомбардировщиков Ту-4, на головном самолете в качестве второго летчика летел Василий Сталин. Они шли нормально, но с некоторой задержкой по времени. Шедшая за ними колонна бомбардировщиков Ил-28 «наехала» на замыкающие строй Ту-4. Летчики теряли из виду соседние самолеты, нарушался боевой порядок. Создалась опасная ситуация. Дивизии Ил-28, которой командовал мой товарищ по 32-му полку С. Ф. Долгушин, дали команду уходить с маршрута и возвращаться на аэродром. Только звено Долгушина сохранило строй, остальные, пробивая облака вверх, рассыпались и уходили поодиночке. При заходе на посадку на аэродром Чкаловский разбился один самолет Ил-28, не дойдя до аэродрома — другой (дивизия временно базировалась на нашем аэродроме).

Колонну дивизии истребителей МиГ-15 из Кубинки вел мой брат Алексей, который в это время был уже командиром одного из ее полков. Выйдя во главе колонны на маршрут, он скоро увидел впереди самолеты Ил-28, на которые явно «налезал». Алексей отвернул колонну вправо, чтобы отстать, затем снова вернулся на маршрут, но опять наткнулся на разрозненные бомбардировщики. Он повторил «змейку», но Москва уже была близко, и он прошел не над Ленинградским проспектом, а правее — над Волоколамским шоссе.

Я был в это время на гостевой трибуне на Красной площади, где погода была немного лучше, и недоумевал, почему образовалась такая долгая пауза после пролета тяжелых бомбардировщиков. Тут я увидел левее Исторического музея, а не над ним, как ожидал, первое звено истребителей, шедшее с

креном, — они заканчивали выход на линию пути. Алеша вывел звено из крена прямо над музеем, каждому последующему звену было уже легче, и дивизия прошла хорошо.

А в июле того же года проходил парад на празднике Воздушного флота на аэродроме Тушино. Военной частью парада тоже командовал Василий. После парада был правительственный банкет, на который вызванный Сталиным Василий пришел заметно выпившим. При нем он что-то грубое сказал в адрес главкома ВВС П. Ф. Жигарева, после чего отец выгнал его из зала. Вскоре его сняли с должности командующего ВВС округа и направили на учебу в академию, где он так и не начал заниматься.

В этом же 1952 году, и тоже в мае, у нас в Институте произошла первая с начала моей работы катастрофа. Однажды по летным помещениям прошел слух, что потеряна радиосвязь с летчиком подполковником Зюскевичем. Вскоре в нашу комнату зашел полковник Антипов и сказал, что самолет найден на земле. «И летчик — в самолете!» Значит, не катапультировался…

Заместитель начальника 3-го отдела по испытаниям инженер-летчик Евгений Зюскевич в паре с А. К. Рогатневым на самолетах МиГ-15 пробивали толстый слой облаков в разомкнутом строю. Выйдя вверх, Рогатнев так и не обнаружил истребитель Зюскевича, и на запросы по радио тот не отвечал. Очевидно, не справился с пилотированием по приборам в облаках, потерял пространственное положение и «завалился».

Аркадий Кондратьевич Рогатнев, бывший летчик нашего отдела, незадолго до этого был назначен заместителем начальника 3-го отдела по летной части. Он подписывал Зюскевичу полетный лист и летел с ним в паре — его стали обвинять в происшедшем. Решили, что Зюскевич потерял навыки полета по приборам, Рогатнева обвинили за выпуск его в полет, сняли с должности и вернули в наш отдел.

Аркадий Рогатнев, тоже инженер-летчик, человек порядочный, умный и грамотный, пришел в наш Институт с должности командира полка. Он очень болезненно переживал гибель своего товарища, что отразилось на его дальнейшей жизни.

Конечно, Зюскевич летал не очень регулярно, и это, очевидно, сыграло роль, но вообще-то даже подготовленный летчик при полете в облаках при отказе авиагоризонта может потерять пространственное представление, а иногда это случается и при работающем авиагоризонте. В связи с этим случаем расскажу об особенностях полета в облаках, или, как часто говорят, «слепого полета».

Человек определяет свое положение в пространстве прежде всего по зрительным ориентирам, но при их отсутствии остается только ощущение силы веса. На заре авиации думали, что при полете в облаках или в темную ночь тоже можно, как и на земле, чувствовать свое положение в пространстве по ощущению направления силы тяжести — «вертикали», без участия зрения. Однако это оказалось невозможным.

Самолет почти никогда не летит совершенно спокойно — даже в прямолинейном полете на него могут действовать различные дополнительные силы: из-за порывов ветра, случайного искривления траектории, возникновения скольжения или из-за действия рулями. Не говоря уже о полете с разворотами. Возникающие при этом инерционные силы складываются с силой тяжести в одну результирующую, которая уже не направлена к центру Земли, как сила веса. Но наш вестибулярный аппарат воспринимает эту суммарную силу как обычное земное притяжение и дает ложные сигналы в мозг. Не видя ориентиров, человек не ощущает также вращения, если оно равномерное, а вывод из этого вращения им воспринимается как вращение в обратную сторону.

При видимом горизонте или хотя бы части поверхности земли эффект ложной силы тяжести совершенно не ощущается, оценка положения в пространстве через зрение полностью превалирует. Однако при отсутствии видимости приходится ориентироваться по приборам, удерживая стрелки нескольких приборов на определенных значениях или в некоторых пределах. При этом почти всегда приходится бороться с ложными ощущениями. Чем менее удобны для восприятия, или, как сейчас говорят, менее эргономичны приборы, тем «слепое» пилотирование сложнее.

В давние времена основным прибором для «слепого» полета был указатель поворота и скольжения (у нас его называли «Пионер», по наименованию американской фирмы — изготовителя этих приборов, по образцу которых в 30-х годах стали выпускаться указатели поворота в нашей стране) и вариометр, показывающий скорость изменения высоты. По этим приборам можно определять и выдерживать крен и угол наклона траектории полета. Кроме того, конечно, необходимы указатели скорости и высоты, а также оборотов двигателя.

Указатель поворота — это фактически гироскоп, стремящийся сохранить свое положение в пространстве. Его стрелка реагирует на отклонения самолета в стороны и показывает направление и угловую скорость разворота.

В 30-х годах за рубежом, а позже и у нас появился

«авиагоризонт» — прибор, тоже работающий по принципу гироскопа, в котором по положению изображения (силуэта) самолета относительно линии искусственного горизонта можно судить об углах крена и тангажа[28] самолета. В корпусе авиагоризонта, как и указателя поворота, имеется встроенный указатель скольжения — «шарик», о котором я уже говорил.

Все эти приборы существуют и сейчас, но указатель поворота и скольжения стал резервным прибором, позволяющим также контролировать исправность авиагоризонта.

Я думаю, что все летчики, летавшие в облаках или в темную ночь (а также «под колпаком», которым закрывается кабина летчика в целях тренировки), испытывали когда-либо ложные ощущения, даже имея информацию от приборов. В обычном горизонтальном полете иногда кажется, что летишь на боку, а то и вверх колесами, хочется «выровнять» самолет, то есть на самом деле завалить его. Подготовленный для полетов в облаках летчик отличается прежде всего тем, что он верит только приборам и умеет заставить себя не реагировать на свои ощущения. Бывают моменты, когда это достаточно трудно. В некоторых случаях неблагоприятного психического или физического состояния, или отвлекшись по какой-либо причине от приборов, даже опытный летчик под действием ложных ощущений может допустить, например, опасное увеличение крена. Требуется сознательное волевое усилие, чтобы подавить ощущения и, действуя рулями, привести главные в этой ситуации показания приборов (крен, скорость набора высоты или снижения) в безопасные пределы. Конечно, при наличии второго летчика (например, на пассажирских самолетах) опасность потери пространственного представления меньше.

Значительно легче и безопаснее полет по приборам при использовании автопилота. Автопилот на самолетах-истребителях обычно имеет режим принудительного привода самолета в горизонтальное положение (нажатием кнопки), даже если он находится только в дежурном режиме.

В 1953 году произошло еще одно несчастье, при котором погиб мой однокашник и товарищ по академии, летчик-испытатель 3-го отдела Игорь Емельянов. Игорь был разносторонним спортсменом, в том числе и баскетболистом. Тогда в Москве проходили международные соревнования по баскетболу, и мы с ним после работы ездили туда. 29 мая, к концу рабочего дня, Игорь забежал в нашу летную комнату и сказал мне: «Подожди меня, я сейчас сделаю один полет, и поедем». Он слетал на УТИ МиГ-15, но ему предложили сделать еще один полет — вторым летчиком на опытном вертолете Ми-4,

проходившем государственные испытания. Командиром вертолета был начальник Игоря, опытный летчик К. А. Кокотчиков.

В это же время нас в летной комнате собрал Иванов. У окна, выходящего на аэродром, — Георгий Береговой. «Завтра начинаем летать на вертолете…» — начал Иванов, но его прервал возглас Берегового: «Катастрофа!» Он увидел, как столкнулись над ВПП и упали на землю вертолет и самолет.

Оказалось, командир вертолета, получив разрешение, взлетел со своего места стоянки, сбоку от ВПП, и затем завис над самой землей для оценки параметров работы двигателя и поведения вертолета на висении. В это время запросил разрешение на взлет самолет Ил-12. Руководитель полетов посмотрел на ВПП, не заметил вертолета на фоне уже низко опустившегося солнца и решил, что он уже улетел, так как после его взлета прошло больше минуты. Руководитель дал разрешение на взлет самолета.

В момент, когда Ил-12 оторвался, вертолет стал набирать высоту, пересекая взлетную полосу. Летчик самолета Ил-12 Германов, поздно увидев препятствие, заложил левый крен с набором высоты, пытаясь отвернуть, но вертолет, тоже набиравший высоту, ударил лопастями винта по крылу самолета и отрубил консоль. На Ил-12 не было пассажиров, погибли пять членов его экипажа и трое на вертолете, в том числе Игорь Емельянов. Единственная жертва за все годы из летчиков-испытателей нашего выпуска из академии. Руководитель полетов, командир вертолета, летчики Ил-12 — любой из них мог предотвратить столкновение, если бы более внимательно контролировал обстановку в воздухе.

В сентябре 1953 года поступили на контрольные испытания самолеты МиГ-17, выпущенные тремя разными заводами. Решили провести их вместе, одной испытательной бригадой, руководителем которой назначили Иллариона Сергеевича Крюкова, летчиками были Игорь Соколов, Николай Коровин и я. Крюков — вдумчивый, дотошный инженер и добрый, хороший человек — имел прозвище «еще точечку» — за то, что частенько подходил к летчику уже у самолета и в добавление к своему письменному заданию просил, если останется топливо, сделать еще какой-то режим, чтобы добавить «точку» для графика.

В программу испытаний входили отстрел оружия и бомбометание. В Ногинске, где тогда базировалось Управление испытаний вооружения ГК НИИ ВВС, был свой полигон. Мы там иногда бомбили и стреляли, но только с небольшой высоты — полигон был ограниченный по площади. Сейчас надо было стрелять на высотах вплоть до потолка, поэтому пришлось лететь

на Научно-испытательный полигон — НИП-4 в Астраханской области, где были большие территории для боевых стрельб.

Ведущим группы полетел наш начальник Л. М. Кувшинов, проводивший испытания другого самолета, тоже требовавшие отстрела оружия. На четырех МиГ-17 мы впервые перелетели на большую для этого самолета дальность (около 1200 км) с посадкой на незнакомом аэродроме. При заходе на посадку у всех уже горели лампочки аварийного остатка топлива.

Полигон НИП-4 (вскоре получивший наименование ГосНИИ-6), предназначенный для испытаний ракетного вооружения самолетов, а также крылатых ракет «земля — земля», находился в 120 км юго-восточнее Волгограда на восточном побережье Волги. Спустя пять лет судьба свела меня с этим местом и этой тематикой работ на два десятилетия, а сейчас все для нас было новым.

Через несколько лет я близко познакомился с «основателями», можно сказать, этого полигона, выбравшими место для его базирования и много сделавшими для его становления, С. О. Щербаковым и А. Г. Гудковым. Генерал Степан Осипович Щербаков был первым начальником полигона. Я с приятным чувством вспоминаю этого общительного и доброжелательного человека, с которым мне довелось в конце 60-х годов дважды летать в служебные командировки в Среднюю Азию.

Александр Германович Гудков вначале служил в НИП-4, а затем в службе начальника вооружения ВВС, став позже его заместителем и получив звание генерала. Мы с конца 50-х годов стали с ним часто встречаться. Умный, выдержанный и деловой человек, он очень много сделал для организации и оснащения системами трассовых измерений, лабораторным и другим испытательным оборудованием как ГосНИИ-6, так позже и объединенного ГНИКИ ВВС.

Мы произвели посадку на недавно построенную бетонную полосу аэродрома, в служебной зоне которого было всего лишь несколько домиков типа финских. Жилой городок, находившийся между селом Владимировка и поселком Ахтуба, состоял тоже в основном из таких домиков. Было всего два или три кирпичных двухэтажных дома, один кирпичный магазин и водонапорная башня. Дорога на аэродром в большей части еще без твердого покрытия, в период распутицы становилась почти непроезжей. Рассказывали, что в самую тяжелую грязь людей иногда возили на большом железном листе, буксируемом трактором.

Мы с Игорем через день ходили на почту звонить в Москву. Запомнилось, что от военного поселка до первых домов

Владимировки приходилось довольно долго идти по «чистому полю». Когда я прилетел туда через три года, военный городок вплотную подступил к селу, а в 60-х годах это уже был довольно большой город, разросшийся во все стороны.

Мы пробыли во Владимировке одиннадцать дней, и почти все они были летными. В одном из полетов у меня на самолете зажглась лампочка «пожар». Посмотрев в «перископ» — устройство сверху фонаря кабины с зеркалом для обзора назад, — я не увидел дыма за хвостом машины. Запаха гари тоже не было, и я пошел на посадку. Руководитель полетов подтвердил, что дыма за моим самолетом не видно. Срабатывание лампочки оказалось ложным, но для устранения неисправности надо было снять двигатель, а эта процедура на чужом аэродроме была связана со многими организационными трудностями и задержкой испытаний.

Теперь все зависело от меня. Ведущий инженер не имел морального права даже предлагать мне летать с постоянно горящей лампочкой «пожар», но он не возразил, когда я сам решил так работать до возвращения домой. Это было, конечно, серьезным нарушением — я лишался информации в случае реального возгорания.

В авиации известны примеры, когда экипаж при срабатывании сигнализации о пожаре принимал поспешное решение, а сигнал оказывался ложным. Как правило, при действительном пожаре бывает еще какой-либо признак, его подтверждающий, — запах гари, отказ какой-нибудь системы, дым за хвостом и т. п. Тогда уже сомнений в пожаре не должно быть.

В связи с этим вспоминаю трагедию, случившуюся много позже. С аэродрома Шереметьево взлетал пассажирский Ил-62. Сразу после отрыва на взлете загорелась лампочка «пожар» одного, а потом и второго двигателей с левой стороны. Бортинженер, действуя по инструкции, сразу выключил их. Тяжелая машина, с полным запасом топлива и пассажирами еще не успела набрать скорость, достаточную для полета на оставшихся двух двигателях, их тяги не хватало. Он стал снижаться и разбился. При расследовании не удалось доказать наличия пожара до удара о землю — возможно, загорание лампочек было ложным. Выключение двигателей было фатальной ошибкой. Даже если двигатель действительно горит, нельзя его выключать на взлете, пока не достигнута скорость, позволяющая продолжать полет без потери высоты на оставшихся двигателях. (Подобная ошибка явилась «последней каплей» и в причине гибели сверхзвукового лайнера «конкорд» под Парижем в июле

2000 года, когда на взлете экипаж выключил еще работавший двигатель № 2 по ложному сигналу о пожаре, а двигатель № 1 потерял тягу из-за попадания в него кусков разрушившейся шины.)

Из-за мелкой неисправности на самолете Ил-62, формального выполнения пункта инструкции погибло более ста человек.

В 1954 году П. Н. Белясник и я испытывали высотный разведчик СР-2. (Петр Никифорович Белясник — летчик-истребитель, участник обороны Москвы и Сталинграда. Удостоен звания Героя Советского Союза в 1943 году.) Ведущим инженером назначили Николая Николаевича Борисова. СР-2 являлся модификацией МиГ-17, а двигатель на нем стоял опытный, ВК-5, с большей тягой. Кроме того, были установлены фотоаппараты и система питания скафандра.

На аэродроме авиационной промышленности Раменское (г. Жуковский) мне передавал самолет летчик ОКБ А. И. Микояна Владимир Нефедов. Во второй половине разбега я взял на себя ручку почти полностью, как этого требовал МиГ-17 для подъема переднего колеса, но СР-2 стал резко задирать нос. Быстрая реакция выручила — я отдал ручку и дальше действовал осторожнее. Оказалось, что из-за более задней центровки этого самолета требуется намного меньшее отклонение ручки для поднятия переднего колеса. Я, признаться, вначале ругнул про себя Нефедова, не рассказавшего мне об этой особенности, но потом подумал, что, давно привыкнув, он просто забыл о ней.

Привычка летчика-испытателя к самолету может иногда затушевывать недостатки машины, поэтому очень важным считаю принятое в нашем Институте правило: в испытаниях необходимо участие летчиков облета, которые подходят к оценке самолета со свежим восприятием. Высокая квалификация летчика-испытателя имеет «обратную сторону медали» — отклонения от нормы и особенности машины, не представляющие для него особых трудностей, могут оказаться существенными для рядового летчика. Поэтому в нашем Институте от летчиков-испытателей всегда требовали при оценке самолета исходить из возможностей «среднего летчика».

При испытаниях СР-2 Петя Белясник выполнял в основном полеты на оценку двигателя, а я — на летные характеристики, и мы оба летали на фоторазведку. Так, я выполнил полет на фотографирование с высоты потолка самолета и при этом достиг высоты 17 600 м, что было выше тогдашнего союзного рекорда. Кроме того, это был, кажется, первый в стране полет на реактивном самолете с применением в качестве штатного снаряжения только что испытанного скафандра ВСС-04 —

прообраза скафандра космонавтов.

На этом самолете было еще одно новшество — магнитофон для записи летчиком своих наблюдений при выполнении разведки. Мы решили использовать его, чтобы фиксировать показания приборов в испытательном полете, называя их вслух, вместо обычной записи на закрепленную на правом бедре планшетку. Это было удобней — не надо перехватывать ручку управления левой рукой, а правой брать привязанный к планшетке карандаш. Но оказалось, что это требует большего времени. На магнитофон я должен был говорить несколько слов, например: «Высота пятнадцать двести, скорость четыреста десять». Это дольше, чем поставить несколько цифр в нужной графе на планшетке, но зато на магнитофон можно было записать и особенности поведения самолета. Магнитофоны не привились в испытательных полетах, летчики по-прежнему записывают все на планшетку.

При испытаниях самолета СР-2 произошел со мной и казус. К этому времени я хорошо освоил посадку без использования тяги, на малом газу, или, как говорят летчики, «без двигателя» в качестве тренировки на случай его отказа. На реактивном истребителе со стреловидным крылом такая посадка — довольно трудная задача. Самолет снижается очень круто — с углом до 15° (вместо около трех при обычной посадке) и с вертикальной скоростью до сорока метров в секунду (вместо четырех-пяти). При реальном отказе двигателя «подтянуть» в случае недолета нечем. Летчикам строевых частей в случае отказа двигателя (если самолет одномоторный) инструкцией предписано катапультирование. Однако летчики-испытатели, как правило, пытаются выполнить посадку, если аэродром в пределах досягаемости планированием.

Трудность выполнения посадки без двигателя заключается, во-первых, в «расчете», то есть в обеспечении приземления в начале посадочной полосы. Для этого летчик строит маневр в районе аэродрома так, чтобы самолет вышел на посадочную прямую на нужной высоте (если высота на планировании мала, самолет не долетит до полосы, если велика — перелетит ее). В зависимости от высоты полета над заранее известными «контрольными точками», летчик вносит поправки в прямоугольный маршрут захода на посадку, раньше или позже выполняя третий и четвертый развороты, а также выбирая момент выпуска шасси.

Второй трудностью является обеспечение выравнивания[29] (рано — самолет потеряет скорость и «провалится» или свалится на крыло, поздно — самолет приземлится с большой

вертикальной скоростью, с ударом о землю). Планировать приходится еще более круто, чтобы был запас скорости по сравнению с обычной. На заранее рассчитанной высоте начинается первое (частичное) выравнивание для уменьшения угла планирования до такого, который бывает при обычной посадке. С этого момента скорость начинает уменьшаться. Запас ее на планировании должен быть достаточным, чтобы к началу второго (окончательного) выравнивания перед приземлением она не оказалась слишком малой.

Как и многие другие летчики-испытатели, я, насколько мог часто, выполнял посадки с задросселированным до малого газа двигателем в целях тренировки. Если погода была хорошей и воздушное пространство не загружено, достаточно было запросить руководителя полетов: «Разрешите посадку с задросселированным». Увы, в более поздние годы, когда нас в летной работе стал одолевать формализм, такой заход на посадку предписывалось заранее отражать в плановой таблице полетов, и, конечно, тренировки стали выполняться намного реже.

В конце испытаний СР-2 надо было проверить его пушечное вооружение, и я перегнал самолет на аэродром Мигалово у города Калинина, в районе которого был полигон. Приехали инженеры и техники, а Белясник остался дома — одного летчика было достаточно, а ему предстояла другая работа.

Я выполнил десять полетов на отстрел оружия при выполнении различных маневров, в том числе с большими перегрузками. В целях тренировки, в каждом полете, подходя к аэродрому, я на высоте 7–8 км переводил рычаг управления двигателем на малый газ, имитируя его отказ, и до самого конца посадки не трогал его. Девять посадок получились успешными, почти одна к одной. Самолет СР-2 был легче, чем МиГ-17, и хорошо управляем — я планировал на скорости всего на 10 км/ч большей, чем с двигателем. Если расчет получался с перелетом, на несколько секунд уменьшал скорость на 10–20 км/ч, то есть ниже допустимой для планирования, и самолет, «парашютируя», снижался круче, корректируя расчет. Потом я снова «отжимал» ручку и устанавливал скорость, необходимую для посадки. Был бы я тогда постарше, такими «фокусами» заниматься не стал — это было очень рискованно. При планировании без двигателя нужно обязательно иметь достаточный запас скорости по отношению к обычной, а метод исправления расчета уменьшением скорости при малейшей ошибке мог привести к беде (теперь, на более скоростных самолетах, принято иметь запас не менее чем в 100–120 км/ч).

В десятом полете, последнем перед возвращением домой, у

меня было приподнятое настроение. Я, похоже, не учел своего правила сказать себе в таком случае: «Повнимательней». Заходил на посадку, как и прежде, на малом газу, выпустив вначале посадочные закрылки во взлетное положение — на малый угол. Когда подошло время выпустить их полностью, я понял, что иду с недолетом, и решил повременить. А потом и забыл про них. При закрылках во взлетном положении самолет планирует более полого, чем с полностью выпущенными закрылками. Вскоре увидел, что будет перелет, но, не догадавшись о причине, на высоте около тысячи метров немного уменьшил скорость. И вдруг самолет резко «посыпался». Он начал «парашютировать», но из-за недовыпущенных закрылков гораздо быстрее, чем мне хотелось. Снижался так круто, что руководитель полетов крикнул по радио: «Падаешь!» Я и сам это понял, отжал ручку от себя, скорость возросла, но высота уже была мала, и надо было тут же энергично выравнивать, чтобы не удариться о землю. Приземление было грубым, но не аварийным. На пробеге, посмотрев на рычаг закрылков, я понял причину неожиданного поведения машины.

Когда я вылез из кабины, подошел наш летный начальник Ю. А. Антипов, на мою беду зачем-то прилетевший в Мигалово. Посмотрев на хвост самолета, он воскликнул: «А это что такое?!» Оказывается, я приземлился на три точки — не только на основные колеса, но и на хвост, в результате он слегка сплюснулся (летчики потом острили, что я хотел из МиГ-17 сделать МиГ-19, который имел овальную хвостовую часть фюзеляжа). Из-за не полностью выпущенных закрылков и большой скорости снижения, для того чтобы выровнять самолет, пришлось создать угол атаки больше обычного, и хвост зацепил за землю. Антипов в наказание отстранил меня от полетов на десять дней, а в мою летную книжку записали факт поломки самолета (единственная отрицательная запись во всех моих летных книжках). Для перегонки самолета вызвали Белясника, что было особенно обидно.

В дальнейшем мне несколько раз доводилось заниматься этой довольно сложной работой — определением возможности посадки без двигателя. На самолете МиГ-19 такие испытания проводил Сергей Васильевич Петров, а я участвовал в качестве летчика облета. Завершавший испытания Сергей выполнил полет с реальным выключением силовой установки на посадочной прямой. Потом мы с ним опубликовали в журнале «Техника Воздушного флота» статью о методе выполнения посадки без использования тяги двигателей.

Позже, в середине 60-х годов, проводились такие испытания на двух типах истребителей. На самолете МиГ-21ПФ ведущим

летчиком был Виктор Яцун, а на Су-7Б Юрий Рогачев. В обеих работах я был летчиком облета. Большинство полетов делали с имитацией отказа двигателя, то есть на малых оборотах, а в заключительных полетах на том и другом самолетах ведущие летчики, а также и я совершили по одной посадке с реальным выключением двигателя на высоте 7000 м над ВПП. Должен признаться, что, хотя я и выполнял все правильно, психологическое напряжение было довольно заметным, даже, кажется, моментами ощущал дрожь в коленках. Ведь если бы допустил какую-нибудь ошибку в расчете или в действиях, мог не дотянуть до ВПП или перелететь ее — запустить двигатель уже было бы невозможно. После моей посадки на Су-7Б Юра Рогачев сказал с дружеским одобрением: «Наверное, вы первый генерал, который сознательно выключил в воздухе единственный свой двигатель».

Вернусь в начало 50-х и расскажу о появлении воздушно-реактивных двигателей с форсажем, существенно увеличивающим тягу, что было необходимо для преодоления звукового барьера.

Еще в академии, работая над дипломным проектом сверхзвукового самолета, я познакомился с актом государственных испытаний самолета Як-19, снабженного двигателем с форсажной камерой. Они проводились в ГК НИИ ВВС еще, кажется, в 1948 году. Испытания подтвердили, что скорость самолета заметно увеличилась. Однако сильно возрос и расход топлива, а его на «яке» и так было мало. Продолжительность полета самолета в случае использования форсажа не соответствовала требованиям, и военные его забраковали, таким образом была отвергнута и прогрессивная идея (типичный пример формального отношения к новшествам в технике). Видимо, сочли также, что для дозвукового самолета необходимости в форсаже нет.

Спохватились только тогда, когда узнали, что в Корее в воздушных боях, наряду с известным уже самолетом «сейбр» F-86, появился Р-86Д, у которого был двигатель с форсажем. Это давало ему в бою заметные преимущества, несмотря на больший вес (из-за установки радиолокатора). К сожалению, в истории отечественной техники не счесть случаев, когда появившаяся у нас хорошая идея не внедряется, пока не станет известно об использовании подобного новшества на Западе.

Поясню, что такое форсаж, но прежде — как вообще работает турбореактивный (или иначе — воздушно-реактивный) двигатель. Воздух, входящий спереди в воздухозаборник самолета, попадает в компрессор двигателя (вращающиеся диски с лопатками), где происходит его сжатие (повышение давления). Затем он проходит

через камеру сгорания, куда через форсунки непрерывно вспрыскивается топливо (керосин). В результате его горения создается горячий газ, который вначале отдает часть своей энергии турбине, вращающей компрессор, а затем с большой скоростью истекает из хвостового сопла двигателя. Выбрасываемый назад газ и создает реактивную тягу, которая тем больше, чем больше масса газа и скорость его истечения. (На поршневом самолете тяга тоже создается за счет отбрасываемой назад массы воздуха, но только не самим двигателем, а пропеллером.)

В струе газа еще остается кислород, и оказалось, что если за турбиной поставить форсунки и впрыскивать дополнительное топливо, то скорость истечения струи газа возрастает, и тяга увеличивается. Такая система называется «дожигание топлива», или «форсаж». Она может увеличить тягу двигателя на 25–30 % и больше. И вот, через некоторое время у нас появился МиГ-17Ф, имевший тот же двигатель ВК-1, но с форсажной камерой, над созданием которой в КБ уже некоторое время работали.

Самолет МиГ-17 отличался от исходного Ми Г-15 удлиненным фюзеляжем, что улучшило его устойчивость, и большей стреловидностью крыла (45 вместо 35), вследствие чего несколько увеличилась скорость, так как рост сопротивления при приближении к скорости звука наступал позже. На самолете МиГ-17Ф с форсажем (испытывал его Алексей Солодовников), благодаря большей тяге двигателя, намного возросла скороподъемность, а максимальная скорость доходила до 0,995 числа М. Но превысить скорость звука он мог только при пикировании (перед самой единицей числа М сопротивление воздуха на дозвуковых самолетах возрастает почти «стеной», поэтому «добрать» еще несколько тысячных не удавалось).

В некоторых источниках упоминается, что на опытном самолете МиГ-17Ф с форсажем летчик-испытатель ОКБ А. Н. Чернобуров немного превысил скорость звука в горизонтальном полете. Возможно, он летал при более низкой температуре воздуха, когда скорость звука меньше, а тяга двигателя больше. Однако при испытаниях принято все данные приводить к стандартным атмосферным условиям.

Мы провели на МиГ-17 испытания на пикирования, аналогичные проведенным на МиГ-15. На высоте около 15 км выполняли переворот и пикировали отвесно с полным газом и форсажем до высоты около 3 км, на которой начинали вывод из пикирования. И все же скорость ненамного превышала звуковую — фактическое число М было менее 1,1, хотя на приборе стрелка доходила до 1,17 (ошибка, возникающая при быстром изменении

высоты полета из-за особенностей системы измерения скорости). А Жора Береговой как-то забрался еще выше — сделал переворот на высоте 16 км, но результат был тот же. Интересно, что при пикировании скорость возрастала примерно до высоты 7–8 км, а потом начинала уменьшаться из-за увеличения плотности воздуха.

Известно, что на самолете с жидкостным ракетным двигателем (ЖРД) скорость звука была достигнута раньше: 14 октября 1947 года ее впервые превысил в горизонтальном полете на самолете «Bell X-1» американский летчик-испытатель Чарльз Игер, с которым мне позже довелось встретиться.

X-1 был не первым ракетным самолетом. В 1939 году летал немецкий ракетный самолет Не-176, в 1941-м начал летать Ме-163, который немцы в конце войны применили в боевых действиях. А 15 мая 1942 года в нашей стране летчик-испытатель ГК НИИ Григорий Бахчиванджи совершил полет на самолете БИ-1 конструкции В. Ф. Болховитинова и А. Я. Березняка с ракетным двигателем конструкции Ф. М. Исаева. После войны в ОКБ Микояна был построен экспериментальный самолет с ЖРД, а в ОКБ Яковлева на истребитель Як-3 установили жидкостный ракетный ускоритель, но работы с этими самолетами после нескольких полетов были прекращены.

Ракетный или жидкостно-реактивный двигатель — ЖРД — отличается от воздушно-реактивного тем, что для него компоненты — горючее и окислитель — в жидком виде размещаются в баках самолета — кислород окружающего воздуха для горения ему не нужен. Бывают еще твердотопливные или пороховые ракетные двигатели.

Преимущество ракетного двигателя проявляется на очень больших высотах, где мало или совсем нет воздуха, а в более или менее плотной атмосфере выгоднее двигатели, использующие для горения кислород воздуха, то есть воздушно-реактивные. Хотя почти на всех ракетах, а также в качестве ускорителей взлета на самолетах, то есть в тех случаях, когда нужно в течение короткого времени получить большую тягу, используются ракетные двигатели — пороховые или жидкостные.

С конца 40-х годов ученые и конструкторы работали над созданием сверхзвукового самолета с турбореактивным двигателем. Им уже было ясно, что для преодоления «звукового барьера» необходимо, во-первых, изменить аэродинамическую компоновку самолета — увеличить стреловидность его крыла или делать его более тонким (как на X-1) — тогда сопротивление при околозвуковой скорости возрастает не так сильно, и, во-вторых, увеличить тягу двигателя без существенного увеличения его

размеров и веса. А это можно сделать, добавив к нему форсажную камеру сгорания.

В конструкторском бюро Александра Александровича Микулина (его затем сменил Сергей Константинович Туманский) разработали турбореактивный двигатель АМ-5Ф с осевым компрессором и с форсажем. В ОКБ А. И. Микояна решили установить два таких отечественных двигателя на свой новый истребитель с заводским названием СМ-2.

Наконец, в начале 1953 года из ОКБ Микояна на государственные испытания в наш Институт передали этот первый советский самолет, максимальная скорость которого существенно превышала скорость звука. Стреловидность крыла самолета была 55°. Потом двигатели заменили на доработанные — АМ-9ф, и тогда самолет стал называться СМ-9, а после государственных испытаний он получил наименование МиГ-19. Его максимальная скорость составляла 1430 км/ч (число М = 1,34).

Испытания СМ-2 проводили Василий Гаврилович Иванов и Николай Аркадьевич Коровин, а руководил бригадой Владимир Викторович Мельников. Иванов и Мельников были специалистами высшего класса, да и Коровин, хотя технически менее грамотный, но летчиком был, что называется, «от бога».

Иногда, когда хотят подчеркнуть отличные чисто летные качества, в разговоре употребляют слово «пилотяга». Коровин был таким, но, кроме этого, обладал интуицией настоящего испытателя.

В. Г. Иванов — один из самых выдающихся в 50-х и 60-х годах летчиков-испытателей Советского Союза. Участник Отечественной войны, сбивший несколько самолетов противника, он в 1943 году попал на испытательную работу, участвовал в испытаниях первых советских реактивных самолетов. Имея неполное среднее образование, он был талантлив от природы, поистине самородок. В 1950 году Иванова поставили летным начальником испытателей самолетов-истребителей, и он бессменно оставался им до своей смерти от рака в 1969 году.

Иванов прекрасно летал (что очень важно, но для испытательной работы недостаточно) и очень хорошо практически разбирался в технике, обладал богатой интуицией и, приобретя опыт, стал отличным испытателем. В понимании технических проблем, возникающих при испытаниях, он часто не уступал инженерам, а то и подсказывал им. Иванов воспитал многих замечательных летчиков-испытателей. Я тоже считаю его своим учителем, продолжал считать и тогда, когда он стал моим подчиненным.

Василий Гаврилович (его почти все называли за глаза «ВГ»), честный и прямой человек, всего себя отдавал работе, очень близко принимал все к сердцу. Он не был мягким, часто ругал за что-нибудь нас, летчиков, да и инженеров тоже, но на него не обижались — выговаривая, он никогда не унижал человека. Энергичный, волевой, требовательный командир и красивый человек, со всегда загорелым лицом и профилем, напоминавшим индейца, он пользовался беспредельным авторитетом как у летчиков, так и инженеров. Его уважали все работники Института, в большинстве любили, а летчики любили и беспрекословно подчинялись. При этом он для них всегда оставался и товарищем, с которым можно было поспорить, а то и подшутить над ним. Он участвовал и в традиционных внеслужебных встречах летчиков по какому-либо поводу (чаще на природе, как говорили, «на пеньках»), но я ни разу не видел его при этом заметно выпившим.

Как летчик-испытатель он был того же уровня, что и Сергей Николаевич Анохин, знаменитый летчик Летно-исследовательского института МАП и прекрасный человек (которого я тоже очень уважал), но не думаю, что мягкий Анохин был таким командиром и воспитателем летчиков, каким был Иванов.

Рассказывая о различных событиях нашей летной жизни, я называю фамилии моих коллег, с ними связанных, но ими, конечно, далеко не исчерпывается список специалистов нашего отдела и других подразделений, игравших в те годы важную роль в испытаниях и создании авиационной техники и достойных рассказа о них. Я не могу назвать их всех, но нельзя не упомянуть таких неординарных людей нашего отдела, как Александр Сергеевич Розанов и Виктор Владимирович Веселовский, оставивших заметный след в истории Института. Розанов, инженер, освоивший специальность летчика и ставший летчиком-испытателем, был начальником испытательного отделения, а некоторое время и начальником отдела. Это был умный, жизнерадостный, живой и непосредственный в общении дружелюбный человек. Инженер Веселовский был заместителем начальника отдела по испытательной работе. Оба они обладали большим опытом испытаний, исключительными знаниями и самостоятельным, независимым мышлением. К ним бы я причислил и уже упоминавшегося В. В. Мельникова. Хочу также упомянуть других инженеров нашего истребительного отдела того периода, кроме названных по ходу рассказа, — Ю. М. Калачева, А. Резникова, В. А. Надтока, И. П. Полякова, А. С. Попова, Ю. П. Бутенко, В. Короткина, Софронова, Кокошина.

К сожалению, недостаток места не позволяет описать их работу, а также работу инженеров других отделов, участвовавших в наших испытаниях (да и далеко не все помню, конечно). Из других отделов особенно помню Б. А. Жиглевича, К. А. Савенко, П. С. Лешакова, А. И. Гудкова, Н. Патаракина, Н. М. Белова, Г. И. Флерова, И. Д. Слободина, А. С. Синяка, Ю. З. Манышева, К. Е. Дедкова, М. В. Самочетова, С. Х. Атабекяна. Они и многие другие инженеры-испытатели Института были, можно сказать, уникальными специалистами, которых уважали и к мнению которых прислушивались даже именитые авиационные конструкторы. От инженеров ОКБ, может быть, более глубоко знавших самолеты своей фирмы, их выгодно отличали широкий кругозор и знание техники различных фирм, а также потребностей войск. Это относится и к летчикам-испытателям нашего Института.

В середине 50-х заместителем начальника нашего отдела по испытательной работе стал Андрей Арсенович Манучаров. Он раньше был летчиком, участвовал в испытаниях первых советских реактивных истребителей, потом, заболев туберкулезом, перешел на инженерную работу. Позже он снова стал летать. Мы еще много лет с ним работали вместе, но об этом рассказ впереди.

Нужно еще назвать летчиков отдела 50-х годов, кроме упоминаемых по тексту, таких как Виктор Трофимов, Виктор Кипелкин, Иван Митюков, Николай Трусов, Борис Адрианов, Марс Халиев, Евгений Пырков, В. М. Есиков.

Большую роль в нашей работе играл технический состав, который не только обеспечивал надежную эксплуатацию самолетов, но и вносил свою долю в оценку и доводку испытываемой техники, ее эксплуатационных характеристик. Его возглавляли инженер отдела по эксплуатации Петр Самсонович Оноприенко и сменивший его позже Иван Васильевич Жулев, опытнейшие практики эксплуатации самолетов. Безопасность наших полетов во многом зависела от работы техников самолетов. В тот период у нас в основном были техники военного поколения, они не имели высшего и даже среднего образования, но благодаря природной смекалке, глубоким практическим знаниям и опыту, а также исключительной добросовестности они уверенно и надежно готовили технику. Садясь в самолет, мы на них всецело полагались, были уверены, что небрежности или промашки они не допустят. Я назову таких, как Ф. Н. Пирожков, В. В. Копылов, И. Е. Сулейкин, Н. И. Поваренков, Д. Н. Тупицын, Горбатко, С. Козлов, П. Н. Морин, В. Е. Фурсин, Ф. Н. Боган, но это, конечно, не все, кого можно было бы упомянуть. Мы знали, как они беспокоились о нас, когда мы были в воздухе на их

машинах.

Глава 15
«Болезнь» стреловидных самолетов

При испытаниях СМ-2 произошел необычный случай. Это было 6 марта 1953 года, в тот самый день, когда объявили о смерти Сталина. После полетов я отпросился у Василия Гавриловича уехать домой, а он пошел на аэродром к своему СМ-2. Он должен был лететь на проверку устойчивости самолета.

Выехав на своей «Победе» из ворот, вдруг, не знаю почему, я решил позвонить из проходной в летную комнату. «Как В.Г. Сел?» — «Да, да, теперь уже все в порядке, сел». Ответ был странный, но важно, что сел. Я уехал.

Оказалось, что Василий Гаврилович в полете сорвался в штопор и с трудом вышел из него. По заданию он в горизонтальном полете на высоте 10 000 м взял на себя ручку, чтобы создать перегрузку 2,7. Нос самолета стал подниматься, однако Иванов сразу ощутил, что это происходит слишком энергично. Он отдал ручку от себя, но перегрузка продолжала увеличиваться. В.Г. отдал ручку до упора, однако самолет еще больше поднял нос и, превысив критический угол атаки, свалился в штопор. Летчик дважды давал рули на вывод — руль поворота против вращения и ручку полностью от себя, но вращение не прекращалось. ВГ передал по радио, что будет катапультироваться, но не прекращал попыток спасти машину. Высота была уже меньше 5000 м, плотность воздуха возросла, и самолет, наконец, вышел из штопора.

Причиной выхода на критический угол атаки и срыва в штопор явилась неустойчивость по перегрузке, или, что то же самое, по углу атаки (а летчики называют это «подхватом»). Испытания прекратили.

В этом, как я считаю, историческом полете проявилась важная особенность стреловидного крыла. Попытаюсь объяснить это явление популярно.

Стреловидные крылья применяются ради полета на околозвуковой и сверхзвуковой скорости, а на малых скоростях они ведут себя хуже, чем прямые. При полете на малой скорости для создания достаточной подъемной силы необходим больший угол атаки крыла, при этом нос машины более поднят по отношению к направлению полета, чем на самолете с прямым крылом. Поток воздуха, проходя по верхней поверхности стреловидного крыла, отклоняется от фюзеляжа в сторону консолей. Вблизи законцовок он обтекает уже не выпуклый

профиль крыла, а идет почти вдоль него, и подъемная сила на этих участках уменьшается. Точка приложения результирующей подъемной силы крыла смещается вперед, оказываясь впереди центра тяжести — возникает кабрирующий момент[30], стремящийся поднять нос самолета на еще больший угол атаки. Другая причина неустойчивости — потеря эффективности стабилизатора из-за попадания в поток, сходящий с крыла (называемый «скос потока»).

Устойчивый самолет при создании перегрузки «сопротивляется» — возникает момент на уменьшение угла атаки. А при «подхвате» неустойчивого самолета кабрирование может быть настолько большим, что действия руля в обратную сторону не хватает. Это и произошло у Иванова. При заводских испытаниях на такие режимы не выходили и неустойчивость не выявили. Не выявили ее и при продувках модели в аэродинамической трубе или решили, что в полете таких углов атаки не будет.

Старший летчик-испытатель ОКБ Г. А. Седов перегнал самолет на заводскую летно-испытательную станцию и там выполнил такой же полет — все повторилось так же, как у Иванова. В течение четырех месяцев специалисты ОКБ с участием ЦАГИ проводили доработки самолета, изменяя положение и высоту гребней на крыле, предназначенных для предотвращения перетекания потока воздуха вдоль консолей. После каждого изменения Седов выполнял контрольный полет, и каждый раз самолет срывался в штопор. Наконец внесли еще одно изменение — горизонтальный стабилизатор, располагавшийся раньше на верхней части киля, переставили вниз, на фюзеляж, чтобы он не попадал в зону скоса потока за крылом (оставили также и по одному высокому крыльевому гребню на консолях крыла). После этого «подхваты» и срывы в штопор прекратились. Порок самолета СМ-2 был излечен.

Но, увы, он еще проявлялся на других самолетах. В конце 50-х годов произошли две катастрофы наших первых реактивных лайнеров Ту-104. Самолеты (с пассажирами) попали в неуправляемый режим и разбились. В третьем случае попал в штопор Ту-104 чехословацкой авиакомпании. Однако уже вблизи земли экипаж сумел выйти из него. По их рассказу, стало ясно: произошло то же самое, что несколько лет назад с МиГ-19. Никто тогда не подумал, что Ту-104 (как и его прототип, бомбардировщик Ту-16), имея аналогичную аэродинамическую схему, как МиГ-19, может встретиться с такой же бедой. А если и подумали, то решили, что пассажирский самолет, мол, не будет выходить на такие большие углы атаки, где проявляется

неустойчивость.

Здесь к месту вспомнить так называемый «закон Мерфи»: «Если какая-нибудь неприятность может случиться, она случается». Жизнь, увы, много раз подтверждала его справедливость. В тех случаях, о которых идет речь, пассажирским Ту-104 встретилась на маршруте грозовая облачность с высокими «шапками», заходить в которую не разрешается, так как она опасна для целостности конструкции самолета из-за сильной болтанки. Пришлось обходить ее сверху на высоте, близкой к потолку машины. А чем больше высота, тем меньше плотность воздуха и тяга двигателей — приборная скорость уменьшается, а угол атаки увеличивается. Достаточно было случайного порыва воздуха или небольшого движения штурвала на себя, чтобы угол атаки еще увеличился и самолет попал в режим неустойчивости.

В отличие от самолета СМ-2 здесь еще играла роль деформация крыла при нагрузке в полете, уменьшавшая угол атаки концевых частей крыла, а значит, и их подъемную силу. В результате точка приложения суммарной подъемной силы перемещалась еще дальше вперед. На меньшей высоте самолет, вероятно, можно было вывести из штопора, что и сделали чехи. То, что летчикам наших самолетов это не удалось, подтверждает высказанное мною мнение — необходимо практически знакомить всех летчиков, в том числе и гражданских, со сваливанием в штопор и выводом из него, конечно, на каком-то пригодном для этой цели самолете. А эти летчики, очевидно, просто забыли, как выводить из штопора.

Для избавления самолетов Ту-104 от этой беды повысили жесткость конструкции и запретили выполнять рейсовые полеты на высотах более 12 000 м и на малой приборной скорости.

В 1956 году неприятная особенность самолетов со стреловидным крылом проявилась еще на одном типе — перехватчике Як-25, уже принятом на вооружение. Однажды при очередных дополнительных испытаниях летчик-испытатель П. Ф. Кабрелев, создав по заданию большую перегрузку при маневре, вдруг почувствовал «подхват». Несмотря на отданную от себя ручку, перегрузка увеличивалась и превысила допустимую по прочности. После посадки обнаружили деформацию крыла. Провели специальные испытания и подтвердили неустойчивость самолета по перегрузке. В разделе «Летная оценка» акта по испытаниям летчики написали, что, в связи с таким недостатком, самолет следует снять с вооружения. Однако командование Института в разделе акта «Заключение» рекомендовало только запретить на нем выполнение фигур пилотажа.

Эта история имела последствия для меня. Как-то в начале лета 1958 года моя жена и я были с отцом в Большом театре на балете. Когда вышли к машине после спектакля, отец отошел со мной в сторону, как бы прогуливаясь, и спросил: «Как у тебя дела на работе?» Я ответил, что все хорошо, коллеги и начальство ко мне относятся с симпатией и, кажется, ценят как летчика и инженера, поручают серьезные испытания, а полгода назад меня назначили заместителем начальника отдела по летной части. И вдруг отец говорит: «Придется тебе уйти с этой работы». Я был совершенно убит. Как рассказал отец, генеральный конструктор А. С. Яковлев в беседе с Н. С. Хрущевым сказал, что же это, мол, такое — один Микоян конструирует самолеты, а другой Микоян испытывает? (Он бы мог еще добавить, что третий летает на них в строевой части.) Мне были крайне обидны подозрения Яковлева в предвзятости — я всегда в отношении к различным фирмам был объективен, даже более придирчив к самолетам ОКБ А. И. Микояна. Обидно было и потому, что в военные годы и несколько раз потом мы с Александром Сергеевичем общались в неслужебной обстановке, и мне казалось, что он мне симпатизирует.

На следующий день на работе мне передали указание начальника Института прибыть для беседы к главнокомандующему ВВС. В кабинете маршала авиации К. А. Вершинина был и начальник управления кадров генерал-полковник Ф. Гудков. Константин Андреевич сказал: «Я навел справки и получил о вас хорошие отзывы. У меня к вам нет никаких претензий, но я вынужден предложить вам другую работу. Вы, очевидно, знаете почему». Генерал Гудков стал предлагать мне различные места работы, не связанные с испытаниями. От всех предложений под разными предлогами я отказывался: или должность не соответствует моему воинскому званию (я был уже полковником), или работа не летная и пр. Тогда Вершинин сказал: «Езжайте, работайте пока, как раньше; мы что-нибудь придумаем».

Не знаю, чья была идея, но думаю, что меня выручил начальник Института А. С. Благовещенский: ввели новую должность — помощник начальника Института по комплексам перехвата (новое направление в истребительной авиации — тогда как раз начиналось создание таких систем). Формально меня вывели из испытательного отдела, а фактически я продолжал летно-испытательную работу, как и прежде, хотя уже не проводил испытания в качестве ведущего инженера и перестал быть прямым начальником летчиков отдела. (Но ненадолго — через год с небольшим я стал начальником как летчиков, так и

инженеров — о жалобе Яковлева постарались забыть. Но об этом позже.)

Когда спустя четырнадцать лет в Ахтубинске отмечали мой 50-летний юбилей, я получил поздравительные адреса от воинских частей и организаций ВВС, имеющих отношение к новой авиационной технике, а также почти от всех ОКБ и заводов, работающих по авиационной тематике, и, конечно, от всех «самолетных» ОКБ. Но не было адреса от ОКБ Яковлева. Только через неделю приехал заместитель А. С. Яковлева мой хороший знакомый Керим Бекирбаев с приветственным адресом от своего ОКБ со многими подписями, но… отсутствовала подпись самого Александра Сергеевича! Я недоумевал, тогда еще не зная причины такого его отношения.

В середине 70-х годов, работая над кандидатской диссертацией, касающейся вопросов полета на больших углах атаки и в связи с этим неустойчивости по перегрузке, я в числе других актов по испытаниям просматривал и акт по Як-25. Прочитал летную оценку и увидел подписи. В числе летчиков облета была напечатана фамилия Г. Т. Берегового. Однако подпись около нее стояла моя! Я вспомнил, что Жора отсутствовал, я сделал полет вместо него и затем подписал летную оценку, содержащую суровый приговор самолету. Только тогда я понял, что именно эту подпись не мог мне простить Яковлев, хотя я не был ведущим летчиком в этих испытаниях и автором летной оценки.

Еще вспоминаю, как в начале 60-х годов на приеме космонавтов в Кремле я был рядом с Артемом Ивановичем, когда тот беседовал с Яковлевым и с кем-то еще. Яковлев неожиданно обратился ко мне: «Ведь правда же, Як-25 — хороший самолет?» Не зная подоплеки, я ответил, что Як-25 хорош, когда на нем летишь по маршруту или в облаках или атакуешь неманеврирующую цель, а для маневренного боя и пилотажа он не годится. Яковлев промолчал.

Вернусь в середину 50-х. В 1954 году к нам на испытания поступил самолет СН, еще одна модификация семейства МиГ-17 — с поворотными пушками. Надо пояснить, что на всех истребителях пушки как раньше, так и теперь установлены вдоль продольной оси, и летчик наводит их на цель, управляя всем самолетом. На СН пушки сделали подвижными в вертикальной плоскости: в двух прорезях по бокам носовой части фюзеляжа одновременно перемещались вверх-вниз стволы трех пушек калибра 23 мм. Летчик управлял ими, поворачивая рукоятку рычага управления двигателем. Синхронно с пушками поворачивался и прицел. Испытания самолета проводили

начальник нашего отдела Анатолий Павлович Молотков и Алексей Солодовников. В числе летчиков облета был и я, сделав один полет со «стрельбой» из кинопулемета по наземной цели и по бомбардировщику Ил-28.

Благодаря повороту пушек вверх можно было при атаке воздушной цели сближаться с ней до очень малых дальностей, не боясь столкновения, так как траектория полета истребителя не совпадала с направлением пушек на цель. Даже в лобовой атаке мне удалось держать цель в прицеле до дальности около двухсот метров, что при пушках, установленных по оси самолета, невозможно — намного раньше пришлось бы отворачивать, чтобы не столкнуться. При стрельбе по наземной цели с горизонтального полета, поворачивая пушки все на больший угол по мере сближения с ней, можно было отслеживать цель значительно дольше, чем при пикировании, не боясь столкновения с землей. Преимущества были очевидны. Мы доложили о результатах испытаний на совещании в управлении ВВС. Но это устройство занимало больший объем, чем обычная система вооружения, и увеличивало вес самолета. Решили сделать малую серию для войсковых испытаний, но это не было выполнено, и самолет остался только историческим фактом.

Лишь через двадцать с лишним лет такая система была создана для истребителя-бомбардировщика Су-17 — управляемые летчиком подвижные пушки установили в контейнерах, подвешиваемых под самолетом.

В 1954 году я был в первой своей длительной командировке, в которой столкнулся с совершенно новой областью техники. В сентябре меня неожиданно вызвали из отпуска, сказав только, что предстоит поездка, а куда — не сказали. В управлении ВВС на совещание были собраны инженеры как из различных подразделений нашего Института, так и из других авиационных военных организаций. Там тоже не объяснили, куда едем и что будем делать. Я, единственный летчик из всех приглашенных, спросил, буду ли летать, надо ли брать летное снаряжение. Нет, сказали мне.

Секретность соблюдалась полная. Билеты на поезд нам на руки не дали, предупредили, чтобы не было провожающих: семья не должна знать пункта назначения. Отъезжающие встретились на вокзале, старший группы раздал нам билеты до Новосибирска. Почти пяти суток пути до Новосибирска, больше суток на поезде до Семипалатинска, оттуда на служебном автобусе около 60 км вдоль Иртыша, и вот мы въезжаем в довольно большой и благоустроенный городок, огороженный забором и колючей проволокой. Вскоре мы узнали, что это был город «М», а в

обиходе «М-штадт». Только на первом сборе всех специалистов ВВС мы узнали, куда попали и чем придется заниматься. Здесь был теперь всем известный, а тогда строго секретный полигон для испытаний атомного оружия.

Через несколько дней нас отвезли в степь, где стояло несколько казарм, в одной из них мы жили во время испытания очередной атомной бомбы, а в перерывах возвращались в жилой город. В степи, примерно в двадцати пяти километрах от казарменного поселка, находилось боевое поле, где размещалась различная военная техника. В ведении нашей авиационной группы были самолеты разных типов, которые мы расставили на различных расстояниях от предполагаемого эпицентра взрыва и под разными углами, чтобы определить степень и характер воздействия на них атомных бомб различной мощности. Другие специалисты ставили в кабины клетки с мышами, а вблизи самолетов привязывали овец. Испытывалась на воздействие атомного взрыва и техника других родов войск.

Бомба сбрасывалась с бомбардировщика Ту-16, прилетавшего из испытательного Института по авиационному атомному вооружению, располагавшегося на восточном берегу Крыма. После взрыва самолеты Як-25 со специальными контейнерами под крылом брали пробы воздуха в окружающем воздушном пространстве для определения степени заражения и направления движения радиационного облака.

В этот период испытывались бомбы малой мощности: кажется, от трех до десяти килотонн (создание бомбы малой мощности было более трудной задачей, чем большой). Только одна из бомб была мощностью в двадцать килотонн. Во время взрыва мы располагались на окраине казарменного поселка и смотрели на взрыв через закопченные стеклышки, у некоторых были темные очки. Несмотря на малую мощность бомб, вспышка была очень яркой и «гриб» внушительным. Особенно мне запомнилось, как после беззвучного взрыва, по полю, лежащему перед нами, шла к нам, казалось не очень быстро, звуковая волна — ее движение было хорошо видно по наклоняющейся траве. Когда волна доходила до нас, раздавался удар, подсобный резкому сильному грому.

После взрыва мы сразу же ехали на грузовике к самолетам. Офицер с дозиметром, сидевший с нами в кузове, называл вслух уровень радиации. Если она была не очень большой, мы проводили осмотр самолетов и записывали результаты в тетради: полагалось как можно быстрее сделать экспресс-отчет, а полный отчет делался позднее. Обычно в первый день работать долго было нельзя. Однажды заражение было настолько сильным, что

нам не разрешили даже остановить машину. Так по очереди и проехали на «газике» несколько раз, сменяя и шофера, подготовили экспресс-отчет (зачем нужна была такая срочность, мы не понимали), а детально осмотреть свои «экспонаты» смогли только через день. Некоторые самолеты от воздействия тепла при взрыве загорались, другие ударной волной сдвигались с места, а стоящие ближе получали серьезные повреждения или даже переворачивались. Краска, которой были нарисованы номера самолетов, стоявших дальше, обгорала только с одной стороны, даже если самолет стоял под небольшим углом к направлению на цель — тепло распространялось, как свет, по прямой линии. Жаль было овец с опаленной шерстью и кожей на стороне тела, обращенной в сторону взрыва.

Каждый из нас получал индивидуальный дозиметр, который полагалось носить в нагрудном кармане. Мы сдавали его после работы для суммирования облучения. К концу работ я набрал около 25 рентген. Однажды я нашел у разбитого МиГ-15 маленький электромотор от какой-то самолетной системы, подумал, что может дома пригодиться, и отложил его в сторонку, чтобы он «очистился». Через три дня взял его и положил в карман. На входе в жилой поселок нас всех «ощупывали» дозиметром, вроде миноискателя. Когда антенна дозиметра оказалась у моего кармана, стрелка прибора скакнула по шкале. «Что это там у вас?» Я вытащил моторчик. «Бросьте в канаву». Я выбросил, но когда мы уезжали, я его подобрал и привез в Москву. Но потом все-таки выбросил.

Нам показали поле, где годом раньше была взорвана первая водородная бомба. Покрытое лавой, в которой не могло быть ничего живого, это громадное пространство едва ли можно было назвать полем. Еще оставался уровень радиации около одного рентгена в час.

Хочу рассказать еще об одних интересных испытаниях. Я уже говорил о полученном из Кореи американском самолете «сейбр», который мы изучили. Он имел новшество в продольном управлении самолетом (вверх-вниз). На всех самолетах такое управление осуществлялось рулем высоты — отклоняемой поверхностью, шарнирно закрепленной на неподвижном горизонтальном стабилизаторе. На «сейбре» руль высоты и стабилизатор были механически связаны и отклонялись одновременно (на разные углы). Это повышало эффективность продольного управления.

В ОКБ Микояна доработали один самолет МиГ-17, установив на нем подобный подвижный вместе с рулем стабилизатор. Поставили также крыло аналогичное крылу «сейбра», с

предкрылками и интерцепторами, и в 1955 году он под наименованием СИ-10 поступил на испытания в ГК НИИ ВВС. Меня назначили ведущим инженером, а также и ведущим летчиком. В бригаде были, конечно, и другие специалисты, в частности, инженер по устойчивости и управляемости самолета.

Новая система продольного управления имела недостатки, но в целом была нами одобрена. Однако в серию она не пошла, так как производство самолета МиГ-17 заканчивалось, а на МиГ-19 уже установили еще более эффективный, цельный (без руля высоты) управляемый стабилизатор, работавший как руль. Только он мог обеспечить достаточную управляемость сверхзвукового самолета на околозвуковых и сверхзвуковых скоростях, на которых устойчивость самолета существенно повышается и он больше «сопротивляется» действию рулей. (Эффективность руля высоты на неподвижном стабилизаторе на сверхзвуке резко уменьшается из-за возникающего перед рулем скачка уплотнения.)

Выдвижные предкрылки и интерцепторы несколько улучшали характеристики самолета, но их тоже не стали внедрять — на МиГ-17 уже было поздно, а на МиГ-19 с большой стреловидностью крыла они не могли быть эффективны.

В испытаниях СИ-10 со мной было и «приключение». Выполнялся полет на проверку затухания продольных колебаний самолета с освобожденным управлением. Я создал перегрузку около трех единиц и, как и требовалось по заданию, отпустил ручку управления. Самолет резко клюнул вниз, меня подбросило вверх и сильно ударило головой о фонарь кабины. Тут же самолет рванулся вверх, меня вдавило в сиденье. И сразу опять вниз и вверх… Несколько бросков с ударами в фонарь я терпел, но потом схватил ручку, и самолет сразу успокоился. Голова моя гудела, как колокол, да и больно было — на мне был обычный кожаный шлем.

Когда посмотрели записи приборов, оказалось, что за восемь секунд было девять бросков вверх-вниз, при этом максимальная плюсовая перегрузка (когда вдавливает в сиденье) была девять, а максимальная отрицательная — три с половиной. Значит, меня отрывало от сиденья и било головой о фонарь с силой в три с половиной раза больше моего веса (хотя привязные ремни немного уменьшали силу удара).

Решили, что в автоколебаниях «виновата» массивная динамометрическая ручка управления, установленная для замера усилий летчика. Решили заменить ее на обычную, более легкую, и повторить полет.

Василий Гаврилович сказал, что он меня не выпустит без

защитного шлема. В нашей стране их еще не было, но мы знали, что ОКБ С. М. Алексеева (потом — Гая Ильича Северина), разрабатывающее снаряжение экипажей и средства спасения, получило из Кореи два или три американских шлема. Я поехал в ОКБ, и Семен Михайлович дал мне один из них. В повторном полете по этому заданию все происходило так же, но теперь голове было уже не так больно. (При испытаниях на аварийный сброс фонаря наши летчики летали в стальном пехотном шлеме — я с удивлением увидел его в шкафу в первый день своего пребывания в отделе.)

Мне понравился защитный шлем с встроенными в него наушниками, с тех пор я летал только в нем — несколько лет в американском, потом в отечественном, сделанном по его образцу. В другом трофейном шлеме стал летать Саша Щербаков в ЛИИ. Мы с ним были первыми и довольно долго единственными летчиками страны, летавшими всегда в защитном шлеме. Потом шлем стал обязательным для экипажей боевых самолетов. В нашей военной авиации внедрили шлем английского образца, который надевался на обычный кожаный, но мне больше нравился американский, со встроенными радионаушниками, надеваемый на матерчатый подшлемник. Позже в войсках тоже перешли на шлем такого типа.

В августе 1955 года нам пришлось выполнить не совсем обычную для нас работу. Требовалось перегнать в строевую часть на аэродром Шяуляй (в Литве) самолеты Як-25 с Саратовского авиационного завода. Дальность полета самолета, записанная в его официальных данных, обеспечивала такой беспосадочный перелет, но без большого запаса. Строевые командиры не решились послать своих летчиков. Генерал Благовещенский, который часто брался силами испытателей выполнять сложные задачи вместо строевых летчиков, вызвался перегнать эти самолеты. Образовали группу из двенадцати летчиков, каждому дали штурмана из бомбардировочного отдела. Я тоже попал в группу, хотя на этом типе самолета еще ни разу не летал. Мне дали три тренировочных полета, и мы на транспортном самолете улетели в Саратов.

Саратовский заводской аэродром имеет редкую особенность — он расположен на холме, так что середина ВПП имеет превышение над ее концами больше восьми метров (высота трех этажей), а за концом посадочной полосы склон еще увеличивается и переходит в глубокий овраг, отделяющий аэродром от города. Необычно и несколько напряженно было взлетать с этой полосы на самолете с максимальным весом (с подвесными баками), когда в первой половине разбега не видишь, что там, впереди, а потом

самолет, еще не набрав скорости отрыва, бежит по склону вниз, и город виден где-то выше. Но вот самолет оторвался, и город «ушел» вниз. С помощью штурманов строго выдержали маршрут, но все же в Шяуляй пришли на пределе — сигнальные лампочки аварийного остатка топлива уже горели.

В середине 50-х годов в истребительной авиации, наряду с освоением сверхзвуковых скоростей, был еще один качественный скачок — появление бортовых радиолокационных станций (БРЛС или РЛС). Еще в конце 40-х годов в нашей стране стали работать над созданием РЛС, предназначенных для обнаружения воздушных целей и прицеливания по ним в облаках и ночью.

Первая прицельная РЛС, которая вместе с самолетом МиГ-17П прошла государственные испытания и выпускалась серийно, была РП-1 («Изумруд») В. В. Тихомирова. Она предназначалась для стрельбы из пушек (ракет тогда еще не было) по воздушной цели в облаках или ночью. Электронная отметка цели в режиме обзора появлялась на экране РЛС на дальности 7–8 км, а с дальности 2 км станция переходила в прицельный режим — антенна «захватывала» цель и прекращала сканирование (поиск цели в зоне обзора), оставаясь все время направленной на цель. С этого момента электронная «метка» от РЛС появлялась, кроме экрана, и на полупрозрачном отражателе (козырьке) оптического прицела — по ней прицеливались, как по реальной цели.

Несколько позже был принят на вооружение двухместный перехватчик Як-25М с РЛС «Сокол» Г. М. Кунявского, которая вычисляла и выдавала на прицел необходимое угловое упреждение стрельбы.

В первых испытаниях МиГ-17П я не участвовал, но потом мне довелось много полетать на нем, особенно на его варианте с форсажем — МиГ-17ПФ.

Мне очень понравилось работать с этой техникой, и такие испытания стали одними из любимых. Хотя приоритетными для меня все-таки были испытания самолетов на устойчивость и управляемость, требующие наиболее высокой квалификации летчика в технике пилотирования и понимания физики явлений.

На опыте внедрения многих новых видов самолетной аппаратуры мы убедились, что, как бы глубоко ни были проведены испытания, как бы тщательно ни была отработана инструкция по применению, в строевых частях новая техника далеко не сразу начинает правильно использоваться и не сразу получает признание. Вначале она работает недостаточно надежно из-за недоведенности в серийном производстве и из-за неопытности эксплуатирующего состава. Заводу приходится

организовывать бригады для технической помощи непосредственно в войсках. Летный состав тоже не сразу осваивает новую технику, и о ней часто создается превратное представление. Так произошло и с освоением бортовых РЛС.

В 1953 году в Закавказье ночью залетел на нашу территорию американский военный самолет. Летчики ПВО его перехватить не смогли (такие случаи повторились вскоре в Белоруссии и Карелии). Тогда на аэродром ПВО вблизи Баку направили летчиков-испытателей Ю. А. Антипова и Г. Т. Берегового с инженером по РЛС И. С. Дубенко и офицером наведения М. Л. Кривцовым. Приехало и начальство, в том числе командующий округом ПВО К. А. Вершинин. Ираклий Семенович Дубенко, грамотный специалист, проверил бортовые РЛС, после чего оба летчика выполнили перехваты самолета-цели Ил-28, летевшего без огней. Михаил Леонтьевич Кривцов — наш ас наведения — наводил истребитель непосредственно по экрану наземного радиолокатора, на котором метки цели и истребителя меняли свое положение каждые шесть секунд (один оборот антенны). Перехваты успешно состоялись.

В войсках в то время самолеты наводили по планшету (большом столе — карте). Солдат-оператор, получая каждые шесть секунд по проводам через наушники информацию от оператора радиолокатора об азимуте и дальности перехватчика и цели, наносил точки их местоположения на планшет. Офицер наведения определял по взаимному положению точек необходимый курс и передавал его по радио летчику. Запаздывание в определении местоположения самолетов, в выработке команд, передаче их летчику и в их исполнении доходило до более десяти секунд, что не могло обеспечить успешного наведения.

Генерал А. С. Благовещенский предложил показать применение РЛС командирам истребительных соединений ПВО на нашем аэродроме. Темной ночью с другого аэродрома была поднята цель — бомбардировщик Ил-28, летевший без опознавательных огней. На самолете МиГ-17П взлетел Леонид Фадеев. Связь с ним велась на другой радиочастоте, чтобы летчики обоих самолетов не слышали подаваемых другому команд. Гости собрались у экрана наземного радиолокатора, по которому Кривцов наводил перехватчик на цель. Давая команды по курсу и высоте, он вывел Фадеева на дальность, при которой тот увидел цель на индикаторе РЛС, сблизился, перешел в прицельный режим и произвел «стрельбу» из кинопулемета.

После его посадки гостям показали кадры кинопленки, на которых в перекрестии прицела была видна электронная отметка

цели на дальности прицельной стрельбы из пушек. С таким же убедительным результатом слетал и Николай Захаров. После этого образовали несколько групп из летчиков и инженеров, проводивших первые испытания РЛС, которые ездили по строевым частям, обучали летчиков и технический состав, демонстрировали практические перехваты целей. Участвовали летчики Ю. А. Антипов, Г. Т. Береговой, Н. П. Захаров, Л. Н. Фадеев, Л. И. Курашов, В. И. Левко. Позже на Чкаловской провели под руководством А. П. Молоткова сборы командиров эскадрилий ПВО в целях обучения их перехвату.

Поездки наших специалистов в строевые части для помощи в освоении новой аппаратуры или вооружения наш Институт проводил неоднократно как до, так и после этого. Это существенно ускоряло освоение новой техники.

В начале 50-х годов летчики нашего отдела, да и другие летчики Института, хорошо освоили полеты в сложных метеоусловиях с помощью недавно внедренной системы ОСП. Мы уверенно летали при установленном для нее минимуме погоды и иногда ниже него. Я любил такие полеты, чувствовал себя в них уверенно и даже радовался, когда погода ухудшалась. На МиГ-15 и на МиГ-17 погодный минимум был 2 км видимости и 200 м высоты облачности. Такой же минимум был у нас вначале и на МиГ-19. (У меня сохранилась справка, выданная перед командировкой в Польшу в 1956 году, о том, что я допущен к полетам днем при минимуме 2х150 «на самолетах Ил-28 и всех истребителях конструкции Микояна».) Однако строевые летчики, еще не очень уверенно летавшие на МиГ-19, и их командиры (мой брат в том числе) сочли, что для такого самолета, с большей скоростью захода на посадку, это слишком тяжелые условия. Минимум был временно увеличен до 3х300, но это, к нашему сожалению, осталось навсегда. Только при испытаниях некоторым летчикам у нас персонально понижали минимум до прежней величины, как, например, мне при испытаниях МиГ-19П, о которых пойдет речь ниже.

Кроме системы «слепой посадки» ОСП, появилась у нас на испытаниях (а потом и в частях) радиолокационная система управления посадкой с земли (РСП). В этой системе оператор, наблюдая отметку самолета на экранах наземных курсового и глиссадного посадочных радиолокаторов, передает команды летчику типа «Ниже глиссады»[31], «выше глиссады», «вправо 10» (градусов), «влево 5», «на курсе, на глиссаде», «не снижайся».

Однажды я выполнял тренировочный полет на учебно-боевом бомбардировщике УИл-28 (его передали в наш отдел, чтобы использовать в качестве самолета-цели при перехватах), а в

передней кабине «пассажиром» сидел Игорь Соколов. Летая на высоте за облаками, мы решили послушать музыку и перешли на прием широковещательной станции. Я понадеялся, что радист Анатолий Яблонский прослушивает радио нашего аэродрома, но он, оказывается, был на связи с кем-то еще. В какой-то момент, как будто почувствовав что-то, я нажал кнопку канала нашего аэродрома и сразу услышал, что вызывают мой позывной. По тону было ясно, что вызывают не первый раз и беспокоятся. Я ответил и получил команду немедленно идти на посадку — на аэродроме снегопад, видимость резко ухудшилась. Хотя спешить с посадкой на самом деле было ни к чему, так как снегопады в этот период были не «обложные», он мог скоро прекратиться, да и видимость хуже, чем сейчас, уже не будет. Но пришлось выполнять команду. С одного круга, быстро, «по-истребительному», снизившись, я зашел на посадку. Заход по ОСП получался точный, офицер станции РСП подтверждал: «На курсе, на глиссаде». Помогала его информация о дальности до ВПП — на самолете дальномера тогда не было. Увидел землю на высоте около 80 метров — намного ниже минимума, но доворачивать не понадобилось: посадочная полоса была прямо передо мной.

В приподнятом настроении оттого, что хорошо сработал в особо сложных условиях, я пошел от самолета к нашему зданию. У ворот аэродрома стояли трое моих командиров — начальник отдела Молотков, его заместитель Иванов и Юрий Александрович Антипов. Я предвкушал похвалу за посадку. И вдруг Антипов стал меня ругать! Ругал за то, что я ушел с радиосвязи с КДП (командно-диспетчерским пунктом). Потом я понял, что они все переволновались, не слыша от меня ответа. Но сейчас мне было обидно. Мои непосредственные начальники молчали, и мне показалось, что они не одобряют реакцию Антипова. Я тоже молчал. Антипов на два дня отстранил меня от полетов.

На следующий день, мрачный от обиды за несправедливое наказание, я сидел в углу летной комнаты и с завистью смотрел, как мои коллеги прорабатывают задания на полеты. Вдруг по телефону передали команду: всем летчикам построиться на аэродроме. Оказывается, только что прошел сильный снегопад, а в воздухе было пять наших истребителей — два МиГ-19 и три МиГ-17, а также бомбардировщик Ту-16. Бомбардировщик, имевший достаточно топлива, отправили на запасной аэродром, а все истребители с помощью РСП благополучно сели. Критический момент был только у Володи Серегина. Еще за два-три километра до аэродрома он снизился до опасно малой высоты, но после команды с РСП прекратил снижение и вышел на нужную глиссаду. Антипов перед строем рассказал об успешно

выполненных посадках и объявил всем летчикам благодарность. Я подумал о своем отстранении от полетов, как вдруг Антипов говорит: «А вчера подполковник Микоян на новом для него самолете тоже попал в исключительно сложные условия на посадке и успешно справился. Объявляю и ему благодарность».

Полковник Ю. А. Антипов — один из самых известных летчиков-испытателей послевоенного периода, Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР. Он с первых дней войны воевал в составе 402-го полка, одного из сформированных в НИИ ВВС, но, когда возвращали в Институт летчиков и инженеров испытателей, взяли туда и его, хотя он прежде там не работал. Антипов испытывал первые реактивные самолеты и был ведущим летчиком при испытаниях первого стреловидного МиГ-15. Будучи затем более десяти лет заместителем начальника управления по летной части, он летал на всех самолетах и вертолетах, которые попадали в Институт. После ухода с летной работы в 60-х годах Антипов много лет был экскурсоводом в музее авиации в Монино. Он умер в 1998 году.

Хочу рассказать еще об одной интересной, даже необычной работе. В ОКБ Микояна совместно с фирмой, которая делала наземное оборудование, была создана система безаэродромного катапультного взлета. Она представляла собой самоходную установку с рельсовой «взлетной дорожкой» длиной около 7 метров (считая от основного шасси самолета). На нее устанавливался истребитель МиГ-19 с убранным шасси и с подвешенным пороховым ускорителем тягой в 40 тонн. Летчик выводил двигатели на максимальные обороты, включал форсаж и после этого запускал ускоритель. Тяга резко возрастала, и срезались болты, удерживавшие самолет. В момент схода самолета с направляющих скорость была еще недостаточна для полета, но его «тащил» пороховой двигатель. К моменту прекращения его работы (через две с половиной секунды) скорость возрастала до около 320 км/ч, и можно было лететь на своих двигателях, а пороховик автоматически отцеплялся.

При заводских испытаниях с катапульты взлетали Георгий Михайлович Шиянов и Сергей Николаевич Анохин. Когда машина попала на испытания к нам, по несколько полетов сделали Михаил Твеленев и Георгий Береговой. Слетал и сам начальник Института Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации А. С. Благовещенский. (Надо сказать, что Алексей Сергеевич тоже, как и Антипов, летал почти на всех новых самолетах, попадавших к нам на испытания.)

Последним летал В. Г. Иванов. Я тогда только что вернулся из отпуска и попал зрителем на этот полет. Катапульту

установили на площадку на границе аэродрома у самого леса. Старт снимали на кинопленку на фоне деревьев — надо было показать, что можно взлетать с лесной поляны. Когда «миг» взревевшим пороховиком, вдобавок к немалому шуму своих двигателей, пошел по направляющим, мне стало страшно — казалось, как только дойдет до края, тут же упадет, скорости ведь нет! Но ракетный двигатель уверенно тянул вперед и вверх. Вот шум ускорителя резко оборвался и он, кувыркаясь, полетел вниз, а самолет, все ускоряясь, набирал высоту. Мне очень захотелось тоже сделать такой полет, но, увы, ускорителей было ограниченное количество, и Иванову достался последний.

Система не была принята на вооружение, так как решала только часть задачи — посадка все равно должна была делаться на аэродром. В акте по испытаниям записали, что нужно разработать хотя бы систему укороченной посадки (по типу корабельной), но это не было сделано. Тем не менее осуществление катапультного взлета было значительным техническим достижением.

Глава 16
Новые горизонты и новые опасности

В январе 1955 года мне посчастливилось поехать в командировку в Ленинград. До этого я был там только раз в детстве.

На предприятии, которое позже стало называться НПО «Ленинец», разработали первый советский радиодальномер — СРД-1 (конструкции В. Л. Коблова) Опытный его образец уже был на испытаниях у нас в Чкаловской, но его возвратили на доработку. Я летал тогда на его оценку, и теперь фирма пригласила меня, чтобы проверить эффективность доработки, прежде чем предъявлять радиодальномер на повторные испытания. Погода в Ленинграде была нелетная, низкая облачность, дождь. Приехав с утра на аэродром в Пушкино и не сделав ни одного полета, я потом больше недели туда не ездил — с утра звонил из гостиницы, командиру стоявшего в Пушкине полка, уточнял погоду и оставался в городе.

В Ленинграде тогда жили мои друзья — сын К. Е. Ворошилова Петр с женой Надей. Петр Климентьевич в звании генерала был начальником танкового испытательного полигона под Ленинградом. Днем мы с интеллигентной, умной и жизнерадостной Надей ходили в музеи, в театр, гуляли по Ленинграду. Отец Нади, Иван Тюрников, в 20-х годах работавший с моим отцом в Ростове, в середине 30-х, когда Петя и Надя уже поженились, был арестован и расстрелян, а мать попала в лагерь. К счастью, Надю и ее младшую сестру Веру не тронули. Мария Фокеевна, их мать, еще с Ростова дружила с моей мамой. Они общались и после возвращения из лагеря Марии Фокеевны, прожившей до 1983 года. Когда я бывал у них (уже в Москве), она всегда очень тепло вспоминала мою покойную маму.

Наконец с утра мороз, ясная погода. Не позвонив на аэродром, я сразу туда поехал. Но увы — погода-то хорошая, а поверхность ВПП обледенела. Командиром полка был Алексей Машенькин, с которым мы познакомились в 1941 г. в запасном полку в Багай-Барановке и с тех пор не встречались, но здесь в первый же день сблизились. Алексей сказал: «Никого другого в полет не выпущу, но мы с тобой слетаем» — и сам полетел в качестве цели для меня.

Впрочем, такой полет для меня не был новым. В марте 1954 года я проводил на МиГ-17 испытания первого у нас автомата тормозов — противоюзового устройства, которое в случае резкого

замедления вращения колеса при торможении кратковременно его растормаживает, что позволяет тормозить на грани юза, то есть с максимальной эффективностью. Как-то посадочная полоса аэродрома Чкаловский оказалась совершенно обледенелой. Полеты были запрещены, но мой настырный ведущий инженер Василий Акимович Попов дошел до начальника Института и убедил его, что автомат тормозов необходимо испытать и на очень скользкой ВПП. Мне разрешили два полета.

Какими необычными оказались эти взлеты и посадки! Самым трудным было поставить самолет по направлению взлета. На посадке было еще удивительней — после приземления я нажимал тормозной рычаг, а самолет, как флюгер, разворачивался против ветра и так боком, под углом пятнадцать-двадцать градусов к полосе, бежал, вернее, скользил по ней согласно закону Ньютона — строго по прямой. Трудно было справиться и при заруливании на стоянку.

В серийном производстве противоюзовый автомат тормозов появился позже — на самолете МиГ-19, с тех пор его стали устанавливать на всех боевых самолетах. Удивительно, что на автомобилях такое полезное устройство даже за рубежом стали широко применять спустя лет сорок, хотя оно повышает эффективность торможения и уменьшает возможность заноса.

В Пушкине на следующий день была облачность, мы с Машенькиным сделали два полета за облаками. Тогда еще платили летчикам за полеты в сложных метеоусловиях — за минуту полагалось два рубля (на старые деньги), а я уже, как говорится, поиздержался, и почти две сотни рублей были весьма кстати.

Доработки радиодальномера я оценил положительно, и через некоторое время самолет перегнали к нам для государственных испытаний.

В мае 1956 года мне присвоили звание полковника, через пять с половиной лет после предыдущего звания. Позже звание полковника стали присваивать только летчикам-испытателям 1-го класса, но тогда этого правила не было (1-й класс мне был присвоен в марте 1957 года).

В этом же, 1956, году мне впервые довелось побывать в заграничной командировке, хотя первая намечавшаяся не состоялась. В апреле готовился визит в Англию Хрущева и Булганина. Вначале предполагалось, что они полетят на только что закончившем государственные испытания в нашем Институте самолете Ту-104 с летчиками А. Стариковым и Н. Яковлевым, проводившими его испытания. Готовили и наземную команду для приема самолета. Мне предложили находиться в пункте

управления посадкой аэродрома Хитроу вблизи Лондона и переводить на русский язык команды диспетчера экипажу. Однако правительственная делегация в конце концов отправилась в Англию на корабле, и, хотя Ту-104 все-таки на всякий случай туда полетел, ответственность посадки уменьшилась, и меня оставили в Москве.

Забегу вперед. В конце лета 1957 года в Москве впервые проходил международный фестиваль молодежи. Это было необычайным событием. Только недавно прошел XX съезд партии, началась «оттепель». Появились признаки некоторой демократизации, например, открыли свободный проход в Кремль и отменили запрет на фотографирование в Москве (многие, наверное, не знают, что до этого попасть в Кремль было невозможно, кроме как на экскурсию в Оружейную палату, что тоже было непросто, а фотографировать в Москве можно было только корреспондентам, имеющим специальное разрешение).

Проведение в Москве фестиваля тоже было свидетельством большей открытости в стране. Еще совсем недавно никто и подумать не мог, что Москву могут разом наводнить тысячи иностранцев, к тому же молодых и не имеющих представления о наших строгих порядках.

Мне хотелось попрактиковаться в английском языке, и я познакомился с группой молодых англичан, юношей и девушек, в том числе с привлекательной невысокой брюнеткой Жаклин. В последующие дни я с ними три раза встречался, катал на машине, показывая Москву, в том числе однажды ездил с одной Жаклин.

Накануне их отъезда я поехал к их гостинице около ВДНХ, и мы встретились всей компанией на площади недалеко от входа, где было много других людей. Поговорили, попрощались, и я уехал.

Недели через две мне позвонили и сказали, что меня хочет видеть министр госбезопасности И. А. Серов. Так я в первый и, надеюсь, в последний раз попал в известный дом на площади Дзержинского, который всегда называли «Лубянкой». Иван Александрович меня хорошо знал, мы с ним общались на курорте, несколько раз играли в теннис. В такой обстановке он был общительным и простым в обращении человеком. И сейчас в кабинете он встретил меня просто и разговаривал вроде как дружелюбно. Спросил о моем знакомстве с англичанами и показал три фотографии. Я понял, что они были сделаны в последний день, на площади перед гостиницей, но никого с фотоаппаратом я близко не видел. Видимо, снимали скрытно, однако снимки были большие и хорошего качества. На двух я был в группе гостей, где была также одна москвичка, а на третьей

фотографии мы оказались вдвоем с Жаклин. Я понял, что, кроме этих снимков, у него других данных нет, поэтому рассказал ему об одной встрече, когда мы познакомились.

Серов меня спросил, не в Англии ли я познакомился с этой девушкой (он, видимо, предполагал, что это могла быть разведчица, специально вышедшая в Москве на меня, и именно это, наверное, было причиной вызова меня к нему). Я ответил, что никогда не был в Англии. «Как не был? Тебе же была выдана английская виза?» Я рассказал о несостоявшейся командировке в Лондон, и Серов вычеркнул что-то в бумаге, лежавшей перед ним, очевидно, рапорте обо мне. Я подумал — неужели у них не было точных данных о группе, отправившейся в Англию?

Эта беседа не имела для меня никаких последствий.

Конечно, было очень легкомысленно так встречаться с иностранцами мне, полковнику и летчику-испытателю. Но, видимо, у меня тоже была некоторая эйфория в связи с наступившей «оттепелью». Как и многие другие, я принял желаемое за действительное. Но я-то уж должен был понимать, что кто-кто, а КГБ не дремлет. Неофициальные встречи с иностранцами, особенно военных, были большой «крамолой». Надо сказать откровенно, что, если бы это сделал кто-либо из моих коллег, ему бы это так просто не сошло, пришлось бы, возможно, распрощаться с испытательной работой.

Вернусь в 1956 год. В июне меня направили в командировку в Польшу. Там на авиационном заводе по нашей лицензии запустили в производство самолет МиГ-17Ф (Лим-2), и требовалось подготовить польских летчиков-испытателей для полетов на нем. Приехав в Варшаву, я пошел для получения задания к командующему ВВС, советскому генералу Туркелю. Кроме него, в руководстве польских ВВС тогда оставалось еще два или три наших военных (вскоре все они возвратились в СССР).

На следующий день я вместе с польским офицером из аппарата главного инженера ВВС на автомобиле выехал в город Мелец, где находился авиационный завод. На шоссе мы увидели советские танки, и мой спутник, купив по дороге утреннюю газету, сказал мне, что в Познани восстание. Больше на эту тему разговоров не было.

Группа, которую надо было обучить, состояла из семи летчиков-испытателей. Трое были с этого завода, двое — с ремонтного. Наиболее запомнились двое других — Тадеуш Олендзский — летчик из управления ВВС и Анджей Абламович — летчик-испытатель Института авиации в Варшаве (аналог нашего ЦАГИ). С Анджеем мы подружились и в последующие годы неоднократно встречались в Москве.

После наземной подготовки польские летчики сделали по нескольку полетов на одноместном МиГ-17Ф в соответствии с написанной мною программой. Анджей попросил меня полетать с ним на штопор на спарке УТИ МиГ-15. Я до этого имел около десяти таких полетов на спарке и на МиГ-17, но инструкторских прав у меня не было. Но мог ли я, советский летчик-испытатель, ударить лицом в грязь? Захотели познакомиться с этим режимом четверо из летчиков. Полетав с ними, я настолько сам прочувствовал штопор, что уже действительно стал инструктором. Я показывал польским летчикам, как меняется характер штопора от неустойчивого, колебательного, до классического устойчивого, если отклонить ручку управления в сторону вращения самолета или против него.

В полете с одним из летчиков был несколько напряженный момент. При выводе из первого штопора он дал рули на вывод нерешительно и не до упора. Самолет продолжал вращаться, сделав еще четыре или пять витков. Пришлось взять управление на себя. Высота уже заметно уменьшилась, поэтому я постарался действовать рулями строго по инструкции, — дал энергично ногу против вращения, затем ручку от себя до упора точно по центру, на белую черту, нанесенную специально для этого на приборной доске. Вращение прекратилось, осталось вывести самолет из пикирования. (Если бы это не помогло, можно было еще отклонить ручку в сторону вращения самолета — так называемый четвертый метод.) Хотя я слегка поволновался, но не подал вида и предложил летчику повторить штопор. Пока набирали высоту, я постарался спокойно объяснить его ошибки. Потом все прошло нормально.

В Варшаве узнали, что мы летаем на штопор, и из Института авиации приехали три инженера, теоретически занимавшиеся этой проблемой, но никогда не видевшие, как штопорит стреловидный истребитель. Пришлось мне один штопор выполнить пониже — не с 7000 м, как полагалось, а с 5000, чтобы им было видно, хотя это являлось нарушением правил безопасности.

Никто из моих подопечных по-русски практически не говорил, но меня они понимали, я тоже довольно скоро стал понимать их, особенно когда мы говорили о полетах. Несколько затрудняло то, что тогда в Польше перешли на польскую терминологию в авиации: английские и французские термины, имеющие хождение во всем мире, были заменены на польские.

Закончив полеты за две недели, мы возвратились в Варшаву на тех же самолетах, на которых летали. Анджей попросил дать ему МиГ-17Ф, а я полетел на УТИ МиГ-15. Заходя на посадку в

Варшаве, я запросил по-польски: «Подвожья выпущены, дозвольте лендовать», а мне в ответ на почти чистом русском: «Посадку разрешаю». Произношение меня выдало.

Мы перелетели в Варшаву 12 июля, в мой день рождения. Анджей и его жена Зося устроили мне дома праздничный ужин с «канапками» — маленькими бутербродами. Были и Тадеуш с женой Терезой.

Удалось мне полетать и в Варшаве — в истребительной авиадивизии два самолета МиГ-17ПФ недобирали высоту потолка, и меня попросили их облетать (причиной оказался дефект топливного насоса). Затем я побывал в военном испытательном институте, начальником которого оказался мой знакомый, инженер из нашего Института, подполковник Молчанкж. Посетил я и советское посольство, встретился со знакомым мне послом П. К. Пономаренко, а в воскресенье поехал с ним и его семьей в пансионат для дипломатических представительств соцстран.

Мой новый товарищ Анджей Абламович — спокойный, приятный и остроумный человек. Он зарекомендовал себя отличным летчиком и имел инженерное образование. Позже стал начальником Летно-исследовательского отдела Института авиации в Варшаве.

Анджей предоставил мне возможность полетать у них в Институте на опытном польском учебно-тренировочном самолете TS-8 «бес», на спортивном чехословацком «юнаке» и на американской двухмоторной «Цессне-78» (все поршневые). Потом мы с ним перелетели на спортивный аэродром за Вислу, там выполнили два полета на планере «бочан», который буксировался самолетом на высоту и затем отцеплялся. Третий полет Анджей предложил мне сделать с польской планеристкой. На этот раз планер прицепили к тросу, идущему от стоящего на земле тракторного мотора. Девушка меня спросила: «Взлетать будете вы или я?» Я понятия не имел, как делается такой взлет, но сказал только, что лучше возьму управление после отцепки. Трос затащил нас на высоту около 800 метров, я взял на себя управление, зашел на посадку и благополучно сел. Потом Анджей признался, что представил меня летчице перед полетом как советского инструктора по планеризму. Но это были мои первые и последние полеты на планере.

Собираясь идти в кассу за билетом на самолет «Аэрофлота», я зашел к Абламовичам. Зося, стюардесса польских авиалиний, сказала: «Можешь лететь на советском самолете — я завтра никуда не лечу». Но билетов на самолет «Аэрофлота» в кассе не оказалось, я взял билет на польский. Вечером опять зашел к ним.

А Зосю, оказывается, попросили заменить заболевшую подругу, и она летела стюардессой в этом же рейсе. В полете в свободное время она садилась рядом со мной, и мы мило беседовали, хотя она почти не говорила по-русски. Прилетев во Внуково уже ночью, мы вместе поехали в Москву, я взял свою машину и показал ей город, а потом отвез обратно на аэродром. От этой командировки и моих новых друзей остались очень приятные воспоминания.

Мы встречались с Анджеем позже в Москве, когда он принимал участие в проводившихся на аэродроме Монино сравнительных испытаниях учебно-тренировочных реактивных самолетов: советского Як-30, чехословацкого Л-29 и польского «искра». Позднее он приезжал в нашу страну для облета пассажирского Як-40 перед покупкой его поляками. Встречался я с ним и Зосей, когда они были в Москве по пути после отдыха в Сочи, а моя дочь два или три раза гостила у них в Варшаве.

В сентябре 1956 года мой отец полетел во главе делегации на съезд китайской компартии на находившемся у нас в Институте самолете Ту-104. Впервые этот советский реактивный пассажирский самолет (второй в мире после английской «кометы») использовался для перевозки пассажиров, да еще «особо важных». По правилам в таких полетах оба летчика должны непрерывно находиться на своих местах, не вставая с кресла. Решили взять третьего летчика, чтобы можно было подменять одного из пилотов для отдыха, и я попросил, чтобы включили меня.

Хотя по профессии и по многолетнему опыту я — летчик-истребитель и больше всего любил летать на таких самолетах, но мне были интересны полеты и на тяжелых машинах, отличающихся от истребителей не только характеристиками управляемости, но и наличием экипажа с разделением функций между его членами. Еще в мае 1954 года я вылетел на учебно-боевом фронтовом бомбардировщике УИл-28 (всего я сделал на нем и на Ил-28 более тридцати полетов). В июне 1956 года я полетал вторым летчиком на бомбардировщике Ту-16, а потом и в командирском кресле. Перед перелетом в Китай, как полагалось, делали контрольный облет самолета Ту-104, я воспользовался этим для тренировки и летал на месте командира.

(В связи с полетами летчика с экипажем вспоминаю шутку одного из старейших наших летчиков-испытателей Г. А. Горового. Он летал на двухместном истребителе со штурманом из бомбардировочного отдела. Как принято у них, этот штурман то и дело называл летчику курс и скорость полета. Не привыкшему к такой «опеке» Грише это надоело, и он, со свойственной ему

мягкой иронией, сказал: «Петя, ты поспи малость, а когда мне понадобишься, я тебя разбужу».)

В Пекин мы долетели с двумя промежуточными посадками — в Омске и Новосибирске — за восемь с небольшим часов летного времени, что было тогда необычайно. Хотя я и был членом экипажа, но на время пребывания в Китае меня и брата Алексея, летевшего с нами, числили в составе делегации, как членов семьи ее руководителя. За рубежом принято, что важное официальное лицо, наносящее визит в другую страну, сопровождает жена или кто-либо из взрослых детей. У нас такую практику впервые ввел Хрущев. Когда его снимали, и надо было набрать побольше обвинений, в числе прочего его осуждали и за то, что он брал с собой в заграничные поездки много родственников. Можно согласиться, что у него не было в этом отношении чувства меры, но все же обвинения не были вполне справедливы. Моя мать не могла по состоянию здоровья сопровождать отца, поэтому он часто брал мою жену, одну или со мной. В других случаях летел кто-нибудь из братьев.

В Пекине мы жили на вилле, предоставленной отцу и члену делегации Борису Николаевичу Пономареву. (Кандидат в члены Политбюро Б. Н. Пономарев был братом генерала А. Н. Пономарева, который позже стал заместителем главкома ВВС по вооружению.) Как-то в беседе за завтраком Пономарев, говоря о событиях в нашей стране (в связи с «оттепелью»), возмущался учеными Академии наук, заявившими на собрании, что выборы в Верховный Совет должны быть альтернативными, с возможностью выбора между кандидатами (тогда это было, можно сказать, крамолой). Я сказал, что тоже так считаю. Отец меня не одернул, что сделал бы обязательно, если бы не был со мной согласен, но и спорить с Пономаревым он, видимо, не захотел.

Мы с братом побывали на одном из заседаний съезда. В суть обсуждений мы вникать не старались, просто наблюдали за происходившим. Запомнилось, что перед каждым присутствующим стоял высокий фарфоровый стакан-чашка с крышкой. Обслуживающие девушки брали чашки и, заварив прямо в них чай, снова приносили в соответствии с написанным на них номером.

Нам дали в сопровождающие молодого гида-переводчика, он возил нас в различные экскурсии, показывал достопримечательности. Устроили даже поездку на военном транспортном самолете Ли-2 в Шанхай.

Мы еще ничего не знали о начавшихся трениях в отношениях между нашими странами и никак их не ощущали, так как

встречали нас везде очень доброжелательно. Но в верхах уже витали другие настроения. Очевидно, важной частью поездки моего отца были переговоры с китайским руководством. Как известно, оно было недовольно нашей политикой развенчания культа личности Сталина и раскрытия правды о репрессиях.

В конце работы съезда был устроен прием в гостинице «Пекин» на площади Тяньаньмэнь. Отец в это время улетел на два дня в Северную Корею для переговоров с Ким Ир Сеном, но моего брата и меня на прием все-таки пригласили. В громадном зале гостиницы стояли большие круглые столы человек на двенадцать. За теми столами, где сидели гости из других стран, были также два-три китайских государственных или партийных руководителя. Б. Н. Пономарев и мы с братом сидели за столом, где от хозяев были сам Мао Цзэдун и Лю Шао-ци. Мао был очень любезен. Алексей надо мной подшутил, сказав через переводчика, что мне понравилось какое-то по-особому приготовленное мясо, очень острое (я его едва доел). Мао подошел ко мне и положил добавку из блюда, которое держал официант. Пришлось съесть немного еще.

По дороге домой садились в Иркутске и Красноярске. Во всех городах, где останавливались, отец с местными руководителями осматривал город и посещал некоторые предприятия. Мы с братом тоже присоединялись. Побывали мы и на озере Байкал.

В конце 1956 года Н. П. Захаров и я начали испытания второго опытного самолета МиГ-19П, снабженного радиолокатором РП-5. Эти испытания памятны для меня несколькими сложными и даже аварийными ситуациями. (Испытания первой опытной машины, еще без управляемого стабилизатора, проводил Г. Т. Береговой, и ему довелось успешно участвовать в решении проблемы излишней чувствительности продольного управления, затруднявшей прицеливание по радиолокатору.)

Николай Павлович Захаров, инженер-летчик, окончивший факультет вооружения Академии им. Жуковского, участвовал в испытаниях первых отечественных радиолокаторов и считался специалистом в этом деле. Через некоторое время после испытаний МиГ-19П его привлекли к заводским испытаниям нового самолета-перехватчика Лавочкина — Ла-250 — вторым летчиком с известным летчиком-испытателем Андреем Григорьевичем Кочетковым. При первом же взлете они столкнулись с непредвиденной сложностью поперечного управления — оно было таким чувствительным, что попытка летчика устранить возникший небольшой крен приводила к резкому кренению в обратную сторону, а действия летчика по его

парированию увеличивали амплитуду раскачки самолета. Кочетков прекратил взлет, убрав газ, но самолет был разбит. К счастью, оба летчика отделались синяками.

У этого самолета несчастливая судьба. Еще при рассмотрении макета машины комиссией заказчика наши летчики Н. П. Захаров и В. С. Котлов отметили, что из-за низкого расположения кабины и длинного носа самолета (из-за которого он получил прозвище «Анаконда») обзор вперед очень плохой, и посадка будет осложнена. Комиссия потребовала изменить компоновку самолета — поднять кабину летчика выше. Однако генеральный конструктор С. А. Лавочкин уговорил председателя комиссии маршала авиации Е. Я. Савицкого оставить первые три машины без изменений (переделать их, действительно, было сложно).

В одном из первых полетов на втором экземпляре самолета Кочеткову пришлось заходить на посадку в плохую погоду. Не видя земли перед собой из-за плохого обзора, он незаметно для себя снизился до очень малой высоты, задел за какой-то трубопровод и аварийно приземлился еще до аэродрома. Стойки шасси подломились, самолет прополз по земле и загорелся. Кочетков хотел выбраться из кабины, но фонарь не открывался. Андрей Григорьевич с присущим ему присутствием духа успел сообразить, что если на небольшой ход потянуть ручку катапультирования, то фонарь сбросится, а катапульта не сработает (тогда еще не обеспечивалось спасение с малой высоты, и, если бы кресло катапультировалось, парашют раскрыться бы не успел). Кочетков осторожно потянул ручку, и фонарь приоткрылся (какое нужно было иметь самообладание, чтобы в такой ситуации потянуть ручку осторожно!). Андрей Григорьевич ударил по нему, и он сбросился. Едва летчик отбежал от самолета, как тот взорвался.

Вот что значит пренебрегать мнением летчиков, да и в других областях — мнением тех, кто непосредственно эксплуатирует тот или иной образец техники. Работа по самолету сильно задержалась, а тут «подоспело» печальной памяти решение Хрущева о сокращении авиации, и последний пилотируемый летательный аппарат Лавочкина так и не попал на государственные испытания.

Вернусь к нашим испытаниям. Самолет МиГ-19 мне очень нравился — красивый, весь как бы устремленный вперед и ввысь, он был очень динамичным, с большим запасом тяги и довольно маневренный. Однако на первых порах в войсках было немало технических отказов, и летчики считали его сложным.

МиГ-19, кроме двух гидравлических систем — управления рулями и управления шасси и закрылками (вторая могла

использоваться как резервная для рулей), имел еще и аварийную для управляемого стабилизатора — электрическую. При уменьшении давления в гидросистемах ниже определенной величины они отключались и включался электромотор. Но он мог поворачивать стабилизатор всего на 4 градуса в секунду вместо 25–27, которые обеспечивала гидросистема. В полете обычно скорости 4 градуса в секунду хватало, но на взлете и посадке требуются большие и часто быстрые отклонения стабилизатора.

Однажды на взлете я, как делал обычно, взял полностью на себя ручку, ожидая, когда нос начнет подниматься. Когда скорость разбега возросла, нос самолета пошел вверх. Я попытался отдать ручку от себя, чтобы остановить его во взлетном положении, но ручка не шла! Угол тангажа все увеличивался, самолет оторвался преждевременно, на малой скорости, и круто пошел вверх. Если бы он продолжал так двигаться, скорость быстро бы уменьшилась, и самолет бы неминуемо упал. Я изо всех сил давил от себя ручку и почувствовал, что она все-таки двигается, однако очень медленно, намного медленнее, чем нужно для управления.

Значит, включилось электроуправление, и скорость движения ручки, как бы я сильно ни давил, определялась оборотами электромотора. Нос самолета стал медленно опускаться, я перестал давить ручку от себя. Но самолет продолжал наклоняться носом вниз и уже двигался к земле, хотя теперь я тянул на себя. Борясь с крутым отходом самолета от земли, я из-за замедленной реакции самолета отклонил стабилизатор больше, чем нужно, и сейчас его надо было вернуть обратно. Тяну ручку двумя руками, но самолет все еще идет вниз, к земле. До сих пор у меня перед глазами серая бетонка, в которую самолет, казалось, неминуемо ударится. Но вот он медленно выправляется и отходит от земли. Наверное, несколько сантиметров отделяли переднее колесо от бетона. Прошли еще три таких волны, но с каждой следующей справляться становилось легче — скорость возросла, эффективность стабилизатора увеличилась, его уже можно было отклонять на меньший угол. И вот управление стало почти нормальным.

Набрал высоту и выполнил задание — атаки самолета-цели с использованием РЛС. Возвращаясь, стал разбираться. Давление гидросмеси было нормальным — 160 атм. Тумблер принудительного включения аварийного управления, как и полагалось, стоял в положении «гидравлика». Переключил его на электрику — ничего не изменилось. Значит, электрика уже была включена. Перевел снова на гидравлику и почувствовал, что она включилась, управление стало совершенно нормальным.

Мой аварийный взлет видел начальник отдела Молотков. Он сразу понял ситуацию и тут же, еще до моей посадки, сообщил по телефону в ОКБ. Дело в том, что из-за перехода на электроуправление до этого было пять или шесть аварий на взлете, в том числе с ведущим летчиком фирмы Г. А. Седовым, закончившихся поломками и даже разрушением самолетов.

Едва я успел переодеться после полета, как приехал Седов и стал расспрашивать о происшедшем. Быстро разобрались в причине, которую до этого никак не могли определить: считали, что переход на электрику был «законным» — из-за падения давления гидросмеси, — но почему давление уменьшалось, понять не могли. Мой полет показал: давление ни при чем, все дело в кране переключения на аварийную систему. На самолетах одного из заводов кран был установлен так, что переключению на электрику соответствовало движение перекрывающего поршенька вниз. Удерживался он силой трения, и обычно этого было достаточно. Но на взлете самолет испытывает тряску, и иногда, когда трение немного меньше, а тряска немного больше, поршень смещался и перекрывал гидросистему. Во всех предыдущих случаях самолеты повреждались, и причину нельзя была обнаружить. Теперь все стало понятно. Выпустили указание повернуть краны переключения на всех самолетах так, чтобы движение поршня на перекрытие гидравлики было не вниз, а вверх. Больше таких случаев не происходило.

Запомнились слова Григория Александровича в конце беседы: «Победителей не судят — я поломал самолет, а вы нет. Но все же надо было прекратить взлет, как сделал я: продолжая взлет, вы чудом не разбились». Опять мне повезло. С тех пор я изменил свою технику взлета — стал брать ручку на себя на разбеге только после достижения необходимой скорости. (Позже, в отличие от принятой в нашей военной авиации методики, по которой нос заранее поднимался в положение, соответствующее отрыву самолета, я стал только слегка поднимать носовое колесо, а когда скорость приближалась к нужной скорости отрыва, добирал ручку на себя, пока самолет не оторвется. Кстати, отмечу, что и планировал на посадку я по-своему, на постоянной скорости с высоты 200–250 метров до самого выравнивания. В инструкциях, вопреки моему мнению, наши летчики предписывали планировать после четвертого разворота на большей скорости и затем постепенно уменьшать ее до скорости, рекомендованной для выравнивания.)

Г. А. Седов вначале был летчиком-испытателем 1-го испытательного отдела ГК НИИ ВВС, но в конце 1949 года по просьбе Артема Ивановича Микояна его прикомандировали к

ОКБ, а затем и перевели в авиационную промышленность, назначив старшим летчиком ОКБ Микояна. Позже он стал Героем Советского Союза, заслуженным летчиком-испытателем, генерал-майором авиации, а затем и главным конструктором, руководившим созданием ряда самолетов «миг». Прекрасный летчик, грамотный инженер, умный, скромный и интеллигентный человек, он до сих пор пользуется уважением знающих его людей, в том числе и испытателей, как летчиков, так и инженеров.

Вскоре аварийное электроуправление самолета МиГ-19 доработали, увеличив скорость движения стабилизатора до 9 в секунду. Я и другие летчики убедились, что управление на электрике намного упростилось.

Ошибка конструкторов, не сумевших предвидеть возможное самопроизвольное срабатывание крана, довольно характерна. Конструктор обычно нацелен больше на то, как должна работать конкретная система или конструкция, но он иногда недостаточно глубоко продумывает и предвидит возможные «неправильности» или отказы в реальных условиях ее эксплуатации. Испытатели же в своей работе много внимания уделяют именно тому, что может произойти, если что-нибудь будет не так, как задумано. Они часто задаются вопросом «а что, если…»? Но, конечно, они тоже не все могут предвидеть.

Трагический случай — тоже результат непродуманности конструкции — произошел через четыре года во Владимировке. Летчик ОКБ Сухого Анатолий Кознов взлетал на самолете Су-7Б с пороховыми ускорителями, укрепленными по бокам фюзеляжа. В корпусе ускорителя на стороне, примыкающей к фюзеляжу, было технологическое отверстие, заглушенное пробкой. В тысячах случаев заглушка крепко сидела на месте, но при взлете Кознова ее выбило. Струя газа от горящего пороха, бившая из отверстия, как из сварочного аппарата, сразу же прожгла обшивку фюзеляжа. А в этом месте как раз проходила тяга управления. Она тут же перегорела, поршень бустера ушел в крайнее положение, самолет преждевременно оторвался от земли, задрался вверх, потом, потеряв скорость, упал и взорвался вместе с подвешенными тремя бомбами… Что стоило конструктору начертить в своем чертеже это отверстие на противоположной стороне ускорителя! Здесь опять можно вспомнить «закон Мерфи»: если какой-нибудь отказ техники может произойти, он произойдет — заглушка когда-нибудь вылетит.

С аварийным электроуправлением тоже связан трагический случай. В полете летчика-испытателя ОКБ Микояна Героя Советского Союза Владимира Нефедова на опытном самолете Е-6 (прототип МиГ-21) в мае 1958 года на сверхзвуковой скорости

произошел помпаж воздухозаборника. Двигатель выключился и потом не запустился. Нефедов заходил на посадку с неработающим двигателем. На этом экземпляре самолета система управления была, как и на МиГ-19, с аварийным электромеханизмом.

Нефедов отлично рассчитал на начало ВПП и у земли стал энергично выравнивать из крутого планирования. Это сразу увеличило расход гидросмеси, ее давление упало, и система перешла на электроуправление. В самый ответственный момент, когда самолет еще шел к земле, скорость перекладки стабилизатора скачком уменьшилась, его отклонения уже было недостаточно для выравнивания самолета над землей. Самолет грубо приземлился, подскочил и перевернулся…

Нефедов в больнице еще некоторое время жил, но врачи уже помочь не могли. Приходя в сознание, Володя повторял: «Я сам виноват…»

Я знаю, что он имел в виду. При холостом вращении двигателя от потока воздуха обороты его малы, и насос гидросистемы едва поддерживает необходимое давление. Если бы Нефедов вспомнил, что давление в гидросистеме может упасть и тогда включится электроуправление, он бы выравнивал при посадке постепенно, плавно (или в два приема), чтобы не требовалось отклонять ручку на большую величину и тратить на это давление.

На серийном МиГ-21 вместо электропривода стабилизатора установили аварийный электрогидронасос для поддержания давления в гидросистеме.

По программе испытаний МиГ-19П требовалась стрельба из пушек по воздушной мишени с прицеливанием по радиолокатору. В январе 1957 года я полетел в Красноводск, где был полигон ПВО, с промежуточной посадкой на уже знакомом мне аэродроме ГосНИИ-6 Владимировка. По маршруту меня лидировали на самолете Як-25 П. Ф. Кабрелев со штурманом А. М. Богачевым. Отдельно летел также и транспортный самолет с инженерами и техниками. Перед посадкой во Владимировке я обнаружил, что в основной гидросистеме давление упало до нуля, но вторая работала, поэтому трудностей на посадке не было. Оказалось, что лопнула трубка. Пока нашли новую и заменили, испортилась погода, и мы пробыли во Владимировке пять дней.

Нам сказали, что все гостиницы в городке переполнены. По чьему-то совету я зашел в кабинет недавно назначенного начальника полигона генерала М. С. Финогенова. Михаил Сергеевич направил меня к начальнику тыла генералу Израилю Михайловичу Гиллеру. Как я потом узнал, Гиллер был опытный

хозяйственник, прошедший войну, где он был начальником тыла в воздушной армии Громова. В период гонения евреев в 1951 году его, как и отчима моей жены Марка Ивановича Шевелева, отправили служить на Сахалин. Там они оба были до смерти Сталина.

При Гиллере в военном городке Владимировке было очень хорошее снабжение, что, кроме привилегированного положения ракетного полигона, в немалой степени объяснялось его способностями и хорошими связями. Израиль Михайлович, когда я уже работал во Владимировке, умер от инфаркта в возрасте всего лишь пятидесяти лет. Его долго потом вспоминали, в основном добрым словом. Кстати, он послужил прообразом начальника тыла полигона в романе И. Грековой «На испытаниях».

(Этот роман вызвал раздражение руководства Института и ВВС — посчитали, что бывавшая по работе во Владимировке, известная ученая-математик И. С. Венцель, писавшая под псевдонимом И. Грекова, слишком в серых тонах описала людей и жизнь во Владимировке в середине 50-х, еще до нашего переезда туда. Политотдел подготовил возмущенное письмо, и мне, в числе других начальников в Институте, предложили его подписать. Но я отказался. Я не разделял их оценку романа, а главное — считал, что автор имеет право на собственное видение, если, конечно, он не клевещет.)

Гиллер дал указание поселить нас в «генеральской» гостинице, строительство которой еще не было закончено, но один двухкомнатный номер уже был пригоден для жилья. Там и прожили мы пять дней без дела, но с некоторой пользой — Африкан Михайлович Богачев обучил нас с Петей Кабрелевым играть в преферанс. (В этой гостинице мне довелось позже прожить около пяти лет.)

Из Владимировки в Красноводск мы летели на большой высоте через Баку. Диспетчерская служба аэродрома Насосная около Баку запросила, есть ли на борту плавсредства. У нас они были — в комплект парашютов специально для перелета через Каспийское море были вложены надувные лодки.

Красноводск — сравнительно небольшой город на берегу залива, где имеется порт. Тогда город был застроен, кроме центра, в основном глинобитными одноэтажными домами. Незадолго до описываемого времени провели водопровод из города Небит-Даг, но вода из него давала большой осадок песка. Для питья продолжали пользоваться водой, которую привозили из Баку на баржах и продавали ведрами.

Меня город интересовал и потому, что здесь бывал мой отец.

Я посетил старое одноэтажное здание, где находилась тюрьма, в которой он сидел и откуда вывезли на расстрел 26 бакинских комиссаров. Отец, когда я ему позже рассказал, был доволен, что я побывал там.

В Красноводске стояла дивизия ПВО на самолетах МиГ-17П, и самолет нового типа, МиГ-19П, о котором они только слышали, очень интересовал авиаторов. По их просьбе я прочитал лекцию о нем и о других новинках в авиационной технике. А потом и показал, на что он способен, — разогнав у земли, выполнил полупетлю и затем сразу же ввел во вторую («двойной иммельман»). А в другой раз после взлета на форсаже перевел в крутой угол набора высоты при скорости всего лишь 340 км/ч. Набрал две тысячи метров и посмотрел вниз — подо мной был конец взлетной полосы, значит, угол набора был около 45°. Эффектно, но практически бесполезно.

Здесь тоже у меня было несколько острых моментов. Однажды по заданию я выполнял полет непрерывно на полном форсаже со взлета до потолка самолета, затем разгон со снижением до максимального числа М и отстрел всего боекомплекта пушек. Только после стрельбы выключил форсаж, снизился и произвел посадку. Зарулив на стоянку, обратил внимание, что встречавшие, ведущий инженер Василий Акимович Попов и техник самолета Вадим Карелии, смотрят не на меня, а на хвост самолета: оказывается, их внимание привлекла пожелтевшая алюминиевая обшивка. Выяснилось, что жаровая труба двигателя лопнула по сварному шву, и горячие газы из форсажной камеры проникали внутрь фюзеляжа. Очевидно, это произошло в самом конце работы форсажа, иначе должно было выгореть больше, могла перегореть и тяга системы управления, проходящая рядом, и тогда покидание самолета в воздухе было бы неминуемым.

В первый же день после того, как поставили новую жаровую трубу, привезенную на транспортном самолете, я выполнял полет на отстрел неуправляемых ракетных снарядов С-5М (калибра 57 мм) для определения их рассеивания с помощью подвешенных под крылом кинокамер. Пускал снаряды попарно — по одному из правого и левого блоков, подвешенных под консолями (в каждом цилиндрическом блоке по шестнадцать снарядов). При пуске очередной пары вместо свиста снарядов, вылетающих из направляющих, услышал громкий хлопок и тут же другой звук — от выключающихся двигателей самолета. Оба они заглохли. Высота была 15 000 м, слишком большая для запуска. Развернулся в сторону аэродрома и стал планировать. В это время на земле в КДП находился командир дивизии. Услышав мой

доклад по радио, он спросил Попова: «Что передать летчику? Что ему надо сделать?» Попов ответил: «Он сам знает, что ему надо делать. Дайте ему только курс на аэродром и расстояние». Командир дивизии, привыкший, что в аварийных ситуациях строевому летчику всегда передают указания по действиям, ушел с КДП, «умыл руки».

Я всегда был против того, что строевых летчиков приучают действовать в воздухе по инструкциям с земли: они из-за этого обычно боятся сделать что-либо не так или сверх того, что им передали. Это подавляет инициативу летчиков, снимает с них ответственность, а может привести и к ошибкам — командир на земле не знает в деталях ситуацию, с которой столкнулся летчик, а от деталей часто все и зависит. Конечно, подсказка может помочь, но она не должна быть определяющей.

В связи с этим вспоминаю свой случай из более позднего времени при посадке на самолете МиГ-25П. После приземления, когда переднее колесо уже опустилось на бетон, я нажал на рычаг тормозов и почти сразу услышал впереди сильный скрежет. Тут же руководитель полетов передал: «Горит переднее колесо! Сворачивай на грунт!»

Но я ощущал от переднего колеса сильное торможение: оно явно скребется по бетону, а на мягком грунте может в него зарыться. Руководитель полетов снова дважды передал: «На грунт!», но команду я в тот момент не выполнил и оказался прав. Я свернул на грунт, когда скорость стала совсем малой, и самолет тут же резко остановился. Выяснилось, что колесо заклинилось, шина разлетелась, а диск, сделанный из электрона, горел и стерся до втулки. Стойка сантиметров на 30 зарылась в землю. Если бы я съехал с бетона еще на большой скорости, стойка отломилась бы, а самолет мог и перевернуться.

Вернусь к полету на МиГ-19П. С 10 000 до 300 метров была сплошная облачность, а двигатели запускаются на высоте не выше 9000 м. В облаках запустил двигатели и благополучно сел. Опять инженер подошел не к кабине самолета, но теперь к его носу. Техник приставил к борту стремянку, я вылез из машины, и мне стало не по себе — весь нос был в пробоинах (их насчитали 27). Оказалось, взорвался один из выпущенных снарядов, и осколки попали в носовую часть самолета, к счастью, впереди кабины. По кадрам кинокамеры определили, что взрыв произошел в метрах трех от носа самолета, это и стало причиной остановки двигателей. Если бы снаряд взорвался чуть раньше, осколки попали бы и в кабину. Опять повезло.

И надо же — через семь лет, в 1964 году, со мной произошел второй подобный случай! Насколько я знаю, в описываемые годы

случаев взрыва собственных реактивных снарядов вблизи самолета в нашей авиации было всего четыре или пять, и два из них выпали на мою долю! Я выполнял стрельбу с самолета МиГ-21 по буксируемой мишени одиночно такими же снарядами С-5М. При пуске в третьей атаке услышал необычный звук, и снаряд полетел, как будто кувыркаясь. Начал следующую атаку, но не оставляла мысль — что-то не так. В последний момент, едва уже не нажав гашетку, решил отказаться от пуска и доложил по радио: «Я 122-й. На борту непорядок. Задание прекращаю, иду домой». Зарулив на стоянку, вылез из самолета и увидел, что обшивка блока разрушена, а в самолете несколько больших пробоин от осколков, в том числе и в месте нахождения крыльевого топливного бака, из которого струей лился керосин, заливая пусковой блок. Оказалось, взорвался двигатель снаряда еще до выхода его из блока. Если бы я пустил еще один, струя из его двигателя неминуемо подожгла бы керосин, и самолет бы загорелся.

Подошел прилетевший к нам на аэродром Г. А. Седов и смотрел на повреждения, качая головой. Подбежал ведущий инженер другой бригады и позвал меня на Су-11: «Товарищ генерал, хорошо, что вы раньше сели, — мы ждем вас для полета на сбитие мишени». Григорий Александрович мне позже рассказал, что он удивился, как это я после случившегося, не раздумывая, пошел в другой полет с пуском ракет. Но у меня тогда никаких тревожных мыслей и не мелькнуло, да и говорят ведь, что «снаряд в одну воронку дважды не попадает».

И еще один случай при испытаниях МиГ-19П в Красноводске (не слишком ли много для одного самолета?). Правда, этот случай не связан с отказом техники. Выполнялся полет на стрельбу из пушек по буксируемой мишени с прицеливанием по радиолокатору (на МиГ-19П было две пушки калибра 30 мм). Зона стрельб шла по южному берегу залива Кара-Богаз-Гол и дальше на восток. Стрелять можно было только в этом направлении — в сторону пустыни, так что, пройдя всю длину зоны — около ста километров, мы с самолетом-буксировщиком возвращались вхолостую к ее началу и потом снова шли на восток. Под крылом моего самолета с обеих сторон были два киноаппарата для стереосъемки траектории полета снаряда и регистрации попаданий, а снарядная лента каждой пушки была разделена на очереди по пятнадцать снарядов.

Прицеливался по искусственной метке цели, выдаваемой радиолокатором РП-5 на отражатель прицела, впереди которого находилась шторка, чтобы не наблюдать цель визуально. Но после захвата цели локатором я вначале смотрел поверх шторки,

чтобы убедиться, что захвачена именно мишень, а не буксировщик Ил-28. Несколько раз так и было, и приходилось повторять атаку, из-за чего их число почти удвоилось по сравнению с планом, и топлива оставалось уже немного. Для полноты информации нужно было выпустить пятнадцать очередей. Выйдя из последней атаки, увидел, что топлива осталось всего около 600 литров — чуть больше аварийного остатка. Высота — 4000 м (расход топлива на такой высоте относительно большой), а до аэродрома более 150 км. Керосина может не хватить. Я решил лететь на режиме максимальной экономичности, все сделать «по науке». Развернувшись в сторону аэродрома, дал максимальный режим двигателям, хотя делать этого не хотелось — двигатели сразу стали «есть» много топлива, но я знал, что это окупится на большой высоте. Разогнал самолет до наивыгоднейшей для набора высоты истинной скорости 930 км/ч. Сразу загорелась желтая лампочка, сигнализирующая, что остался только аварийный запас топлива. Набрал самую выгодную для дальности полета высоту — 11 000 м и тут же выключил один двигатель: оставшийся двигатель будет работать на повышенных оборотах — более экономичном режиме (удельный расход топлива на малых оборотах больше, чем на больших).

Над аэродромом меня ожидала сплошная толстая облачность с нижним краем около 300 м — минимальные условия для этого аэродрома. Заход выполнялся всегда с моря с проходом между двумя высокими холмами. Методом стандартного разворота вышел на посадочный курс за облаками, но шасси для экономии топлива, вопреки инструкции, выпускать не стал. Пробив облака, увидел перед собой посадочную полосу. В этот день из-за ветра посадку нужно было делать с обратного направления. Я хотел было запросить разрешение сесть против старта, но топливо еще оставалось, и, сделав очень малый круг со слитными 3-м и 4-м разворотами, я выпустил шасси и сел в правильном направлении. Зарулить на стоянку, рядом с ВПП, топлива хватило. Но когда Вадим Карелин поднялся к кабине по стремянке, я показал ему на топливомер: «Посмотри!» Стрелка стояла на нуле. Если бы я не сделал хотя бы одного из действий, способствовавших уменьшению расхода топлива, то до аэродрома не дошел бы, и пришлось бы либо прыгать, либо садиться вне аэродрома.

Был у нас позже во Владимировке случай с одним еще недостаточно опытным летчиком-испытателем, который оказался на маршруте с малым остатком топлива из-за того, что из подвесных баков оно не вырабатывалось. Когда он с опозданием это обнаружил, то не догадался ненужные уже баки сбросить,

чтобы уменьшить вес самолета и сопротивление, а также не набрал наивыгоднейшей высоты. В результате до аэродрома топлива не хватило, и он катапультировался. А другой летчик, из вспомогательного полка, допустив такие же ошибки, недотянул до аэродрома километр и сел на «живот».

Конечно, этот случай со мной был критическим, и я виноват в том, что его допустил, но вообще-то я считаю нормальным, когда лампочка аварийного остатка загоралась еще в воздухе, при заходе на посадку. Больше того, если, полностью выполнив задание, садился еще до того, как она загорелась, я считал, что задание было недостаточным по объему, его можно было дополнить. Лампочка для того и установлена, на мой взгляд, чтобы предупредить летчика о малом остатке топлива и напомнить о необходимости захода на посадку. Иначе зачем она вообще? После загорания лампочки топлива хватает примерно на 15 минут полета даже на малой высоте — достаточно для посадки, если самолет находится в районе аэродрома.

Однако в войсках, да некоторые начальники и у нас, считают загорание лампочки в полете нарушением, «предпосылкой к летному происшествию» и, таким образом, занижают возможности самолета.

В этом же, 1957, году в мае и потом в июле мне снова довелось летать в Красноводске. В строевых частях на самолетах типа МиГ-19 было много случаев остановки двигателей при включении форсажа в полете. Наблюдались также отказы пушек и бортовых РЛС. Специалисты ГК НИИ ВВС и Горьковского авиационного завода, возможно впервые, провели совместные испытания партии серийных машин — трех самолетов МиГ-19С и трех МиГ-19П с целью оценки проведенных для устранения этих недостатков доработок. Летали летчики-испытатели завода и мы — Г. Т. Береговой, Н. П. Захаров, П. Ф. Кабрелев и я.

Тут мы особенно ощутили разницу в вознаграждении за испытания военным и гражданским летчикам-испытателям. Как-то мы с летчиком завода Леонидом Миненко (выходцем из нашего Института) летали одновременно по одинаковому заданию. Взлетев строем, мы вначале выполнили атаки друг по другу с прицеливанием по РЛС, потом разошлись в разные зоны и проверили включение форсажа на различных режимах. На земле Леонид меня спросил: «Сколько ты получишь за этот полет?» Мы, военные, проводили эти испытания как контрольные, за которые независимо от числа полетов полагалась сумма 270 рублей (в деньгах после реформы 1961 года). Типовая программа контрольных испытаний состоит примерно из 30 полетов, но в этих испытаниях по программе набежало их 102. Таким образом,

один полет «стоил» около 2 рублей 70 копеек (это на два-три обеда в столовой). Так ему и ответил. «А я получу 50 рублей!» — «Почему?» — «Я для тебя изображал цель, потом по тебе проверял радиолокатор, потом испытывал двигатель — за каждую из трех задач по нашему Положению полагается отдельная оплата, а каждая из них больше, чем у вас за несколько полетов».

Положение по оплате для летчиков и членов испытательной бригады серийного завода предусматривало за аналогичные испытания чуть ли не в десять раз большую оплату, чем Положение для военных. Только за испытания ракетного вооружения оплата проводилась по единому для всех Положению. Это приводило к парадоксу — за пуск ракеты, не требующий высокой квалификации летчика, мы получали гораздо больше, чем, например, за очень сложный полет на устойчивость и управляемость самолета.

Я уверен, что для большинства летчиков-испытателей главным является не вознаграждение, а стремление летать, и не просто летать, а выполнять сложные полеты, привозить на землю ценную информацию, выходить из сложных и опасных ситуаций. Это дает громадное моральное удовлетворение, повышает самоуважение летчика, чувство собственного достоинства. Достойная оплата полета, в соответствии с его сложностью, «работает» в том же направлении — как бы подтверждает необходимость и важность выполненной работы, признание сложности труда летчика. Я никогда заранее не думал о том, получу ли деньги за данные испытания и сколько, но получать их было тем приятнее, чем сложнее был полет. Очень часто оплата не соответствовала сложности полета, а иногда испытания у военных вообще не оплачивались (у испытателей промышленности бесплатных испытаний, насколько я знаю, не бывает, им оплачивают даже перегонку самолетов и провозные полеты на «спарке», за что мы никогда денег не получали).

В середине 60-х годов мы разработали проект нового Положения об оплате, в принципе соответствующее тому, которое действовало в промышленности, но с некоторыми уменьшающими коэффициентами. Я, как заместитель начальника Института, занимался его «пробиванием». В конце концов оно дошло до Председателя Совета Министров А. Н. Косыгина, который предписал ввести его в действие после готовившегося тогда общего упорядочения зарплаты. Но ни то ни другое так и не состоялось. В 70-х годах мне довелось снова заниматься «пробиванием» этого, немного доработанного, Положения, и оно, наконец, было утверждено. Но я к тому времени на истребителях уже не летал, так что нового порядка оплаты лично не ощутил.

В конце нашей работы в Красноводск прибыли три летчика ПВО для участия в оценке доработок самолетов. Однажды утром я сделал полет на МиГ-19С со стрельбой из пушек на различных маневрах с перегрузками, а во второй полет по такому же заданию пошел летчик ПВО Петров. Во время стрельбы при отрицательной перегрузке нарушилась подача смазки в двигатели, подшипники перегрелись и заклинились, двигатели остановились. Петров сел с убранным шасси на отлогий берег залива Кара-Богаз-Гол, покрытый ракушечником, а самолет загорелся. Летчик стал вылезать по привычке через левый борт кабины, в сторону, куда как раз дул ветер, попал в языки пламени и получил довольно сильные ожоги. Его вывезли на связном самолете Як-12. Это могло случиться и в предыдущем полете — опять мне повезло, а вот Петрову — нет.

На следующий день группа инженеров и техников поехала на грузовике ГАЗ-63 на место посадки, чтобы определить состояние самолета и решить, что с ним делать. Я и Сергей Петров — наш летчик-испытатель и мой друг, прилетевший в Красноводск в связи с другой работой, — решили поехать с ними. Когда еще придется проехать по пустыне! Пустыня была настоящая — песчаные барханы и солончаки. Вначале ехали по более или менее заметной дороге и подъехали к посту ПВО. Среди песков — радиолокационная станция, колодец, финский домик для трех офицеров и два барака, где живут около тридцати солдат. До ближайшего жилья больше пятидесяти километров. Веселая жизнь, ничего не скажешь!

Поехали дальше. Справа тянулась длинная полоса солончака. Нам надо было объехать вокруг него, но когда самое темное пятно солончака осталось позади, а дальше почва показалась твердой, решили проехать поперек, чтобы сократить путь. Не успели проехать и полсотни метров, как колеса стали вязнуть, появилась растекавшаяся черная жижа. Попытались выбраться задним ходом. Не тут-то было! Хотя грузовик был высокой проходимости, со всеми ведущими колесами, он не мог сдвинуться с места — сидел на осях. Положение аховое. Мы были уже в нескольких десятках километров от поста ПВО, не говоря уже о населенных пунктах, жара — больше 40°, а у нас в кузове один бочонок воды. Пешком никуда не дойдешь. Выручила смекалка. Василий Акимович Попов предложил разобрать скрепленные болтами борта кузова, одну доску положили поперек колеи, на нее — домкрат. Подняли задние колеса и подсунули под них другие доски вдоль. Потом такая же операция с передними колесами. И выехали! Радовались, как дети. На песке написали в шуточной (не очень приличной) форме

предупреждение другим отчаянным головам, если кто вдруг здесь вздумает поехать. Объехали солончак и уже без следов дороги, по барханам, двинулись к месту, где должен быть наш самолет. Впереди показались какие-то сооружения, как будто дома. Долго мы гадали, что же это. Подъехав поближе, поняли, что это был мираж, источником которого стал наш почти сгоревший самолет, лежащий на ровном пляже из ракушечника.

Глава 17
Первое знакомство с управляемыми ракетами

В ноябре 1957 года мне пришлось впервые иметь дело с техникой, занявшей значительное место в моей дальнейшей работе, — управляемыми и самонаводящимися ракетами. Находившийся во Владимировке институт ГосНИИ-6 испытывал ракеты как самолетные «воздух — земля», так и крылатые «земля — земля».

Но вот на испытаниях у них появился самолет МиГ-19ПМ, вооруженный четырьмя управляемыми ракетами К-5М. Эти ракеты после пуска удерживались в равносигнальной зоне луча бортовой РЛС, направленного на цель после ее «захвата». Летчики полка ГосНИИ-6 испытали эти ракеты в пусках по самолетам-мишеням, однако для принятия самолета на вооружение требовалось испытать его с подвешенными ракетами на летные характеристики, на устойчивость и управляемость, а также на предельных режимах по скорости и числу М. Летчики ГосНИИ-6 такими работами не занимались. По указанию командования ВВС туда направили испытательную бригаду нашего Института во главе с ведущим инженером В. А. Поповым, а летчиком назначили меня. Так я снова попал во Владимировку.

Едва закончилась подготовка к испытаниям, как испортилась погода. Почти неделю не работали. Наконец я сделал два первых, относительно простых полета из двенадцати по программе испытаний. На следующий день были запланированы три полета на предельные режимы и на устойчивость самолета. Погода с утра хорошая, надо ехать на аэродром, но… я с ночи почувствовал себя больным. Что делать? Не полечу — значит, еще несколько дней вся бригада из-за меня будет сидеть без дела. Ничего не сказал Попову, решив, что как-нибудь сделаю один полет и у них будет материал для обработки и анализа, а я за это время вылечусь. Боялся только, что не пропустит врач на обязательном предполетном медосмотре.

Врач измерил пульс — 76, давление — 135/85. В пределах нормы, так что измерять температуру не стал. Он ведь не знал, что мой обычный пульс не более 66, а давление 105/65. По моим ощущениям температура была явно повышенная.

После первого полета Попов подошел с заданием на второй, и я опять промолчал, хотя чувствовал себя еще хуже. А потом и

третий. Полеты были напряженные: со взлета на форсаже до потолка самолета, разгон со снижением до предельного числа M = 1,4 (истинная скорость больше 1500 км/ч), затем на меньшей высоте выход на предельную приборную скорость — 1200 км/ч. И на всех этапах — дачи рулей для оценки устойчивости и управляемости.

Здесь мне хотелось бы пояснить понятие приборной скорости (в отличие от истинной). Скорость полета на самолете замеряется анероидным прибором, в который через трубку приемника воздушного давления (ПВД) поступает полное давление воздуха, складывающееся из статического и динамического, а через другую трубку подводится статическое давление воздуха. Стрелка указателя скорости показывает разность между полным и статическим давлением, то есть на самом деле скоростной напор. С увеличением высоты полета плотность воздуха уменьшается, поэтому при той же фактической скорости полета скоростной напор и показания указателя скорости меньше. На большой высоте разница между истинной скоростью относительно воздуха и показаниями прибора может быть очень большой. Так, при истинной скорости 1000 км/ч на высоте 5000 м прибор показывает 775 км/ч, а на высоте 10 000 м — только 580 км/ч.

Для навигационных расчетов основной является истинная скорость: по ней, учтя ветер, определяют путевую скорость, то есть расстояние, пролетаемое за час полета. Однако при пилотировании летательного аппарата главным параметром является приборная скорость. Дело в том, что поведение самолета (и вертолета), его подъемная сила и сопротивление воздуха, так же как и приборная скорость, зависят от плотности воздуха. При одинаковой скорости по прибору, например, 400 км/ч у земли характеристики пилотирования самолета примерно те же, что при такой же приборной скорости на высоте 12 000 м, хотя истинная скорость при этом почти 800 км/ч! И сопротивление воздуха при этом одинаковое, а значит, и потребная для полета тяга двигателя. То есть при той же тяге самолет летит в два раза быстрее. Вот почему, в частности, полет на большой высоте на реактивном самолете намного экономичней по топливу, чем у земли. (На поршневом самолете разница не такая большая в основном из-за уменьшения в более разряженном воздухе эффективности пропеллера.)

На указателе скорости основная, широкая стрелка показывает приборную скорость, а дополнительная, узкая — истинную.

После третьего полета Попов, довольный, что быстро управились, сказал: «Ну что, Степан Анастасович, давайте еще один, сверх плана?» Больше уже не было сил, и я признался, что

плохо себя чувствую. Он ужасно забеспокоился, повез меня в санчасть. Температура оказалась 38,6°. Василий Акимович в гостинице уложил меня в постель и заботился потом обо мне, как сиделка.

Три испытательных полета дали достаточно материала для работы двухдневной работы двух наших расчетчиц, которые должны были обработать ленты самописцев и построить графики для инженерного анализа. А там и воскресенье. В понедельник я уже снова летал — простоя бригады почти не было. В конце испытаний я провел занятия с летчиками полка, рассказав о результатах испытаний и об особенностях поведения самолета на предельных режимах.

1957 год был для нашего отдела трагическим. Надо сказать, что с 1950 года в отделе не было ни одной катастрофы и только одна авария (будущий космонавт, летчик-врач Василий Лазарев на самолете МиГ-19 вынужден был сесть в поле с убранным шасси). И это несмотря на то, что в эти годы мы испытывали качественно новые, более сложные самолеты и преодолели звуковой барьер.

8 августа 1957 года Николай Аркадьевич Коровин на аэродроме Летно-исследовательского института МАП облетывал проходивший заводские испытания самолет Е-50. Это был первый вариант самолета МиГ-21 (со стреловидным, а не треугольным крылом), снабженный дополнительным, встроенным в киль машины ракетным двигателем. В полете Коровина этот двигатель взорвался и повредил хвостовое оперение и рули. Коровин передал по радио: «Штопор… Вывел из штопора… Нет, опять штопорит. Катапультируюсь». На этом самолете была новая система катапультирования: чтобы защитить летчика от потока воздуха на большой скорости, при выходе кресла из самолета фонарь кабины опускался на кресло и прикрывал летчика. Система, видимо, была не полностью отработана — фонарь после катапультирования не отделился от кресла, Коровин не мог выбраться из него и открыть парашют. Так и упал сидя в кресле.

В том же году 23 ноября погиб мой близкий друг Игорь Николаевич Соколов. Утром мы с ним и еще двумя товарищами ехали из Москвы на работу на моей машине. Погода после нескольких нелетных дней была отличная, и мы предвкушали полеты. Игорь начал тогда испытания самолета нового поколения Су-7 — первого истребителя со скоростью больше 2000 км/ч. Сейчас Игорь готовился к своему третьему полету на нем. В это же время я должен был облетать МиГ-19П и уже сидел в кабине, когда к самолету подошел ВГ и приказал мне лететь в качестве цели для Соколова, так как выделенный для этого самолет вышел

из строя.

Игорь сделал по мне несколько атак для проверки радиодальномера, потом сказал, что идет на посадку. Я попросил его выйти вперед, чтобы опробовать по нему свой радиолокатор. «Мне некогда», — ответил Игорь несколько напряженным голосом и перешел на посадочный канал радиосвязи. Немного позже я тоже перешел на этот канал и тут же услышал слова Игоря: «Отказал двигатель, иду на посадку». Он был близко к аэродрому, поэтому отвернул от него и сразу выпустил шасси. Когда он снова развернулся на аэродром, оказалось, что высоты недостаточно — недотянуть. Находясь в воздухе, я видел его самолет, планирующий над Щелковом. Казалось, он сможет дотянуть до поля перед аэродромом, но вот мелькнула его тень на домах, и стало ясно, что он идет очень низко. Игорь мог катапультироваться, но тогда самолет упал бы на город. Чтобы перелететь дома и железную дорогу, Игорь уменьшал угол планирования, но при этом снижалась скорость. Когда он дотянул до поля, скорость уже была так мала, что самолет не сел, а «плюхнулся» с большой вертикальной скоростью. Видя посадку, я все-таки надеялся, что Игорь жив, но увы…

Может быть, действительно, человек чувствует свою близкую смерть? Я вспомнил, что Игорь после гибели Коровина изменился, иногда было заметно, что он нервничает, однако я не придал этому особого значения. Если бы знать, что случится! А мог ли я сказать Иванову, что Игорь нервничает и надо его заменить в полетах на Су-7? Поняли бы меня? В том числе и он сам?

Особенно обидно, что первопричина несчастья заключалась в эргономическом недостатке кабины. Закончив атаки, Соколов должен был выключить тумблер радиодальномера, находившийся в длинном ряду таких выключателей на правом борту кабины, рядом с тумблером выключения автоматики двигателя — системы, обеспечивающей устойчивость его работы на средних и малых оборотах. При осмотре разбитого самолета убедились, что этот тумблер выключен, а выключатель радиодальномера остался включенным. Значит, Игорь по ошибке выключил не тот тумблер. Вначале это не повлияло на работу двигателя, но когда летчик уменьшил обороты, произошел помпаж двигателя, и он отказал.

Помпажем называют нарушение нормального потока воздуха в воздухозаборнике и в двигателе, возникающее в случае, когда масса входящего потока воздуха оказывается больше, чем может пропустить через себя двигатель. Это бывает, в частности, когда скорость полета еще большая, а летчик уменьшает обороты двигателя. Происходит попеременное «запирание» и «отпирание»

канала, приводящее к пульсирующему течению воздуха через двигатель, что вызывает перегрев лопаток турбины или же срыв пламени в камере сгорания и выключение двигателя. Для предотвращения этого явления двигатель самолета Су-7 имел клапаны (ленты) перепуска излишнего воздуха из воздухозаборника при уменьшении оборотов, они-то и управлялись автоматикой которую Игорь выключил. А потом он преждевременно выпустил шасси, не убедившись, что может дотянуть до аэродрома. Планирование с отказавшим двигателем самолета нового поколения оказалось непривычно крутым… Никто еще не садился без двигателя на таких самолетах.

Небольшая ошибка в разных обстоятельствах может иметь разные последствия, тем более если одна создает предпосылки для другой. А небольшие ошибки случаются у всех летчиков.

К сожалению, довольно часто ошибочные действия летчиков бывают спровоцированы недостатками компоновки кабины, как и случилось с Игорем. Напомню также случай со мной на Як-9, когда из двух находящихся рядом почти одинаковых рычагов я взялся не за тот и перекрыл подачу топлива в мотор.

В конце 1957 года меня вызвал начальник 1-го испытательного управления генерал С. А. Рычков и сказал, что решено ввести должность еще одного заместителя начальника 1-го отдела по летной части и назначить на нее меня. Это меня немало удивило — до тех пор у меня и мыслей не было о каком-то служебном продвижении в отделе. Я не считал себя настолько уж опытным и авторитетным, да и вообще никогда не рвался в начальники.

Летно-испытательный отдел в Институте в то время представлял собой очень важное подразделение. Я уже рассказывал, что в его состав входили как летчики, так и инженеры и техники по самолетам данного класса. В нашем истребительном отделе было почти двести человек. Имелось обычно до двадцати пяти, а то и более самолетов, своих штатных и временных, находящихся на испытаниях. Летно-испытательный отдел был основной структурной единицей Института, где определялась техническая политика по данному классу самолетов. Конечно, решения принимались командованием управления, Института и ВВС, но готовились они в отделе, который нес ответственность перед государством за качество и безопасность испытаний, за объективную оценку техники, а также участвовал в отработке тактико-технических требований к новым образцам.

К этому времени А. П. Молотков уже стал первым заместителем начальника Института, начальником отдела теперь

был В. Г. Иванов, заместителем по испытаниям — В. В. Мельников, а по летной части — Г. Т. Береговой. Один из самых авторитетных летчиков отдела Л. М. Кувшинов стал летчиком-инспектором Института, три других ветерана ушли по разным причинам. Следующим по опыту и авторитету, как командир, был Василий Сергеевич Котлов. Это я и сказал Рычкову. «Нет, Котлова мы не назначим — он не имеет даже среднего образования». Я сказал, что подумаю, а сам сразу же пошел к Котлову и рассказал о разговоре с Рычковым. Заметил, что Вася расстроился, но он сказал: «Конечно, меня не назначат, так что соглашайся». Почти сразу после моего назначения В.Г. заболел — у него началось обострение почечно-каменной болезни. И меня назначили его замещать, хотя я только что стал заместителем на равных правах с Береговым. Длилось это больше двух месяцев.

Никогда в жизни — ни до, ни после — я не испытывал такого волнения и смущения в связи со служебным повышением. Подумать только — мне пришлось входить в качестве начальника в летную комнату, где я раньше сидел со всеми летчиками и инженерами на ежедневных разборах, и отнюдь не в первом ряду, вставал вместе с ними, когда входил начальник отдела. Теперь же мои товарищи вставали, когда при моем появлении подавалась команда «Товарищи офицеры!».

Я долго не мог к этому привыкнуть, стеснялся, и, по-моему, это ни для кого не было секретом. Очевидно, у меня нет начальнического честолюбия, как у некоторых из моих коллег, которые, став начальниками, сразу чувствовали себя в своей тарелке, а кое-кто даже упивался своим положением. Мне это совершенно несвойственно. Могу сказать без ложной скромности, что, на каких бы должностях ни был, я не менял манеры своего поведения и отношения к другим людям, независимо от их положения, и я чувствовал, что меня за это уважают. Я не использовал строгого командирского тона и тем более никогда не кричал — некоторые считали, что из-за мягкости характера. Характер, вероятно, тоже играл роль, но главное — это не соответствует моим понятиям об авторитете начальника.

В 1958 году на испытания передали СМ-12 — новый, более скоростной вариант самолета МиГ-19П. Его воздухозаборник имел острые, а не закругленные, как у МиГ-19, края, что уменьшало потери давления при сверхзвуковой скорости. Центральный конус воздухозаборника (где размещалась антенна радиолокатора) на СМ-12 при достижении определенного числа М выдвигался в переднее положение, уменьшая площадь входа и этим предотвращая помпаж и уменьшая потери давления на

входе. Была также увеличена мощность форсажа двигателей.

Руководителем бригады был К. М. Осипов, а ведущими летчиками Л. М. Кувшинов, В. С. Котлов и я. Летчиками облета были генерал Благовещенский, а также Антипов, Береговой, Твеленев и Захаров. На двух экземплярах самолета за пять месяцев было выполнено 152 полета.

Так получилось, что полеты на максимальную скорость и на потолок довелось выполнять мне. В результате нововведений максимальная скорость самолета оказалась на 500 км/ч, а потолок на 1000 с лишним метров больше, чем на МиГ-19. В двух полетах в апреле 1958 года я достиг 1930 км/ч. Такая скорость в нашем Институте была получена впервые — только за полгода до этого на самолете П. О. Сухого С-1 Н. И. Коровушкин впервые достиг скорости 2000 км/ч, но то был самолет уже следующего поколения. (На первых сверхзвуковых самолетах Сухого летали переведенный от нас Владимир Николаевич Махалин и взятый «напрокат» Николай Иванович Коровушкин, который вскоре вернулся в наш отдел.) В полете на статический потолок я достиг высоты 17 500 м, а динамическим методом — с предварительным разгоном и последующей «горкой» — более 20 км.

Естественно, расход топлива из-за более мощного форсажа возрос, а баки не увеличились. В результате топлива едва хватало для получения максимальной скорости или потолка. Тут мне пригодился опыт посадок без использования тяги двигателя. Вот как, например, проходил полет на максимальную скорость. Набрав высоту 10 000 м с отходом от аэродрома, я разворачивался и шел с разгоном курсом на аэродром. В конце разгон происходил медленнее, а уровень топлива уменьшался быстро. Уже горит лампочка аварийного остатка топлива — 550 литров. Взгляд мой перескакивает с указателя скорости на топливомер, с топливомера — на аэродром и снова: указатель скорости — топливомер — аэродром (погода была ясная). Наконец, стрелка скорости замерла — достигнута максимальная скорость. Топлива уже только чуть больше 200 литров. Убираю газ и планирую на аэродром, не трогая рычаг газа вплоть до сруливания с ВПП. После приземления топлива оставалось около 100 литров — менее чем на три минуты работы двигателей. Так заканчивались все полеты на максимальную скорость и на потолок.

В «Летной оценке» и в проекте «Заключения» акта по испытаниям мы указали, что самолет рекомендуется для принятия на вооружение при условии установки подвесных баков, обеспечивающих полет и сброс их на сверхзвуковой скорости, а также устранения основных выявленных дефектов. Однако

генерал А. П. Молотков подкорректировал формулировку «Заключения», написав, что самолет не может быть рекомендован для принятия на вооружение до установки баков и устранения основных дефектов. Казалось бы, почти одно и то же. На самом деле в первом случае работа по устранению недостатка шла бы параллельно с организацией серийного производства, а во втором — требовалось устранить недостаток, проверить в испытаниях и только после этого начинать серийное производство. Генерал Благовещенский подписал это «Заключение», хотя он, как летчик облета, подписал и «Летную оценку» с нашей формулировкой.

Артем Иванович Микоян, прочитав акт, махнул на этот самолет рукой — возиться с ним, да и неизвестно еще, запустят ли его в серию. А на выходе уже новый образец — Е-6 (прототип МиГ-21).

Вызывает сожаление, что СМ-12 не поступил в войска. Это был уникальный случай — небольшим изменением конструкции достигалось значительное улучшение летных данных. Новый самолет не требовал также переучивания ни летного, ни технического состава. Повышение эффективности давалось почти даром. СМ-12 достигал максимальной скорости и потолка, которые имел МиГ-19, в два раза быстрее и с меньшей затратой топлива.

В июле 1958 года я снова попал во Владимировку и сделал там несколько полетов на МиГ-19ПМ с пусками ракет К-5М. А в ноябре того же года я опять прилетел туда в связи с испытаниями самолета Су-9, о которых я расскажу ниже. Эти испытания стали началом нового этапа моей работы, связанного почти исключительно с аэродромом и селом Владимировка (позже — город Ахтубинск).

В конце 1958 года в ГосНИИ-6 поступили три опытных двухместных самолета Як-27К для испытаний новой системы вооружения, состоящей из бортовой РЛС и самонаводящихся ракет К-8 ОКБ М. Р. Бисновата с тепловой либо радиолокационной головкой самонаведения. Первый полет на Як-27К выполнял командир полка Хитров с летчиком ЛИИ МАП Завадским. Самолет на разбеге задрал нос, раньше времени оторвался, круто пошел вверх, потерял скорость и упал. Оба летчика погибли. Причиной была неустойчивость по углу атаки, подобная неустойчивости у СМ-2 и Як-25, о которой я уже рассказывал. После этого испытания поручили летчикам-испытателям ГК НИИ ВВС. На Як-27К летали Г. Т. Береговой и я, параллельно с испытаниями Су-9, а также П. Ф. Кабрелев. Мы применили необычную тогда технику взлета, чтобы избежать попадания на режим неустойчивости — на разбеге держали ручку

в положении от себя и брали ее на себя, только достигнув скорости, близкой к скорости отрыва.

20 февраля 1959 года мы с оператором РЛС Бурлаковым с самолета Як-27К впервые сбили ракетами К-8 управляемый по радио самолет-мишень Ил-28. Ракета была с тепловой головкой самонаведения, которая позволяет перехватчику отворачивать от цели сразу после пуска.

Это был мой первый пуск ракет по воздушной цели. Наземный радиолокатор вывел нас в направлении на цель, оператор, сидящий в задней кабине, обнаружил цель бортовым локатором, включил прицельный режим, и на моем индикаторе высветилась метка цели. Уточняю прицеливание. На дальности около трех километров зажглась лампочка «ЗГ» — захват цели головкой самонаведения, затем лампочка «ПР» — пуск разрешен. Значит, дальность до цели в допустимых пределах. Нажимаю «боевую кнопку» — гашетку. Но ракета не сходит. Спрашиваю оператора, все ли включил, отвечает, что все проверил. Самолет-мишень почему-то стал набирать высоту и уменьшил скорость, и мы на него «налезаем». Уменьшаю скорость до предела, самолет уже покачивается, но дальность продолжает сокращаться. Вот она уже около километра (ближе пускать ракету нельзя — можно попасть в зону разлета осколков от ее разрыва), Продолжаю жать боевую кнопку, а ракета не сходит! Только я хотел отпустить кнопку и прекратить атаку, как вдруг ракета сошла и пошла точно на цель. Почти тут же — мощный взрыв и туча осколков от самолета-мишени. Отворачиваю от них насколько возможно быстро, а при нашей малой скорости это было прямо-таки на грани сваливания.

В одном из следующих полетов, который выполнял Петя Кабрелев, ракета при пуске не полностью сошла с направляющих и зависла под углом к крылу. У Кабрелева и его оператора Инькова были все основания катапультироваться: на посадке ракета могла зацепиться за землю и взорваться. Но они сели благополучно. Главный конструктор наградил экипаж подарками.

Однажды, когда мы вдвоем с Береговым сидели в летной комнате, вошел ведущий инженер и сказал, что нужно выполнить полеты для проверки инфракрасных головок самонаведения в ночных условиях. Он поинтересовался, сколько ночей нам понадобится для тренировки (на этих самолетах мы ночью еще не летали, как и вообще не летали на этом аэродроме ночью). Мы с Жорой переглянулись, я кивнул, и он сказал: «Планируйте на завтрашнюю ночь сразу испытательные полеты». К удовольствию инженеров, мы выполнили за две ночи все необходимые полеты на двух самолетах. Но трудности при этом кое-какие были.

Оказалось, что летать ночью в этом районе труднее, чем под Москвой. Там, когда летишь под облаками, видишь на земле много огней, которые облегчают пространственную ориентировку. Здесь же, когда я над степью «пробил» облака вниз после выполнения задания, то ничего под собой не увидел — сплошная чернота, как будто лечу над морем. Хотя высотомер показывал восемьсот метров, казалось, что вот-вот столкнешься с землей, и я не мог себя заставить снижаться дальше. Только выйдя к четвертому развороту и увидев аэродромные огни, я начал планировать к посадочной полосе. Это мне напомнило ночные полеты во время войны.

Немного вернусь назад. В середине 50-х годов было несколько случаев пролета над нашей территорией на большой высоте американских разведывательных самолетов, которых наши истребители «достать» не могли. Американцы запускали и воздушные шары с весьма совершенным фоторазведывательным оборудованием. Шары, несомые регулярными воздушными течениями, на больших высотах пролетали через Советский Союз в Юго-Восточную Азию, где их подбирали. Кроме того, в США создавался высотный самолет-бомбардировщик. В связи с этим перед ОКБ поставили задачу обеспечения перехвата противника на высоте не менее 20 км.

В ОКБ Микояна создали облегченную модификацию самолета МиГ-19 — МиГ-19СВ, на котором увеличили площадь крыла и мощность форсажа. Возросла скорость набора высоты, однако на двадцать километров он мог выйти только динамическим методом — с уменьшением скорости, а значит, кратковременно.

В это же время разработали вариант самолета МиГ-19 — СМ-50 — с установленным под фюзеляжем контейнером, в котором размещался ракетный двигатель, а также баки с горючим и жидким окислителем для него. Самолет имел потолок около 24 км. Заводские испытания проводил летчик ОКБ В. А. Нефедов и летчики ЛИИ МАП А. П. Богородский, М. М. Котельников и А. А. Щербаков, а государственные — наши П. Ф. Кабрелев и С. В. Петров. Летали также два летчика ПВО. Ведущим инженером был В. П. Белодеденко. Кабрелев и Петров стали первыми советскими военными летчиками, летавшими на высотах, существенно больших 20 км.

Испытания СМ-50 показали, что на самолете со стрелковым вооружением и с глазомерным наведением перехватить цель на большой высоте очень трудно. Там летчику вообще значительно трудней увидеть самолет, чем на малой высоте, тем более при неточном наведении, выполняемом оператором по экрану наземного радиолокатора, и при малой дальности действия

бортового локатора. Но и обнаружив, трудно при больших истинных скоростях, с которыми самолеты летают в стратосфере, подойти к цели на близкое расстояние для прицельной стрельбы из пушек. Стало ясно, что необходимо более точное автоматизированное наведение с земли, а самолет должен быть вооружен управляемыми ракетами.

Конструкторские бюро Лавочкина, Сухого и Микояна, а затем Яковлева и Туполева, вместе с создателями ракетного вооружения и с предприятиями радиопромышленности, стали разрабатывать «комплексы перехвата», состоящие из самолета-истребителя, вооруженного управляемыми или самонаводящимися ракетами, и наземной радиолокационной системы автоматизированного наведения на цель, единой для всех самолетов. Ракеты, кроме уже знакомых нам К-5, были К-8 М. Р. Бисновата и К-13 И. И. Торопова. Бортовые радиолокаторы в основном разрабатывались коллективами главных конструкторов Г. М. Кунявского и Ф. Ф. Волкова.

Первым поступившим на совместные государственные испытания комплексом, ставшим заметной вехой в развитии авиационной техники, был Су-9–51. Комплекс перехвата в основе имел самолет ОКБ Павла Осиповича Сухого Су-9 с треугольным крылом и двигателем АЛ-7ф конструкции Архипа Михайловича Люльки. Самолет был снабжен радиолокатором ЦД-30 разработки ОКБ-1 (конструктор Э. В. Ненартович), известного в обиходе под названием «бериевского» (одним из его руководителей до середины 1953 года был сын Л. П. Берии, Серго). Вооружение состояло из четырех ракет К-5М П. Д. Грушина, о которых я уже говорил.

Новым элементом была система наведения «Воздух-1». (Цифры, входящие в наименования составляющих комплекса перехвата, образовали его заводское название — Су-9–51.) Из создателей системы наведения, кто с нами работал, вспоминаю (с уважением) В. Я. Кравца и Б. С. Федорова.

Система «Воздух-1» состояла из сети наземных РЛС, связанных системой передачи данных о летящих целях (ее назвали «Паутина»), которые стекались в пункт наведения и пересчитывались на его координаты. Вычислительная машина пункта наведения (тогда была еще не ЭВМ, а аналоговая машина — «Каскад») по данным о положении в пространстве самолета-цели и своего перехватчика рассчитывала необходимую для перехвата траекторию и вырабатывала команды летчику перехватчика: заданный курс и скорость. Эти команды, а также заданная конечная высота и дискретная информация о дальности до цели передавались автоматически по радиолинии («Лазурь»)

на приборы в кабине летчика.

Летчик, совмещая стрелки приборов с индексами заданных значений, выходил в заднюю полусферу цели, в зону, где он мог обнаружить цель своим бортовым радиолокатором. На дальности семи-восьми километров бортовая РЛС «захватывала» цель в прицельный режим, летчик прицеливался по искусственной метке цели и, достигнув допустимой дальности, мог пустить ракеты. Максимальная и минимальная допустимые дальности пуска индицировались на прицельной метке.

Испытания проводили военные летчики-испытатели Г. Т. Береговой, Л. Н. Фадеев и Н. И. Коровушкин, а от ОКБ на первом этапе летали В. С. Ильюшин, Л. Г. Кобищан и А. А. Кознов. Руководителем испытательной бригады был Василий Петрович Белодеденко, ведущий инженер 1-го отдела, с которым мы тогда прожили два года в одном двухкомнатном номере «генеральской» гостиницы и подружились.

Бригада по испытаниям комплекса перехвата значительно превышала по количеству специалистов обычную бригаду по испытаниям какого-либо опытного самолета. Она включала в себя более ста инженеров и техников из нашего Управления и других подразделений Института. Руководитель бригады фактически руководил также и работой участвовавших в испытаниях представителей промышленности.

Была еще образована государственная комиссия, которая хотя и вмешивалась иногда в вопросы компетенции бригады и Института, что нам не нравилось, но часто помогала в постановке требований перед предприятиями промышленности и в их выполнении. Председателем комиссии являлся генерал-полковник авиации Ф. А. Агальцов, а заместителем — первый заместитель министра авиационной промышленности Б. В. Куприянов. Я был направлен начальником нашего Института во Владимирову в качестве ответственного за полеты, а также как член госкомиссии. В приказе на испытания я числился и летчиком облета.

Это были, очевидно, первые испытания такого масштаба, проводившиеся военным испытательным Институтом совместно с промышленностью. Они состояли из двух этапов: этапа генерального конструктора и зачетного этапа. В последующие годы государственные испытания самолетных комплексов и опытных самолетов, как правило, проводились по такой же схеме.

Первый этап испытаний комплекса Су-9–51 начался в ноябре 1958 года. После наших трех ведущих летчиков 27 декабря удалось сделать первый полет на Су-9 и мне. (Назову здесь, кстати, даты моих первых вылетов и на других опытных

самолетах этого поколения, достигавших скорости более 2 М, зафиксированные в моей летной книжке: на Су-7 я вылетел 29 ноября 1958 года, на МиГ-21–17 декабря 1959 года и на Су-7Б — 6 февраля 1960 года В марте 1960 года я первым летал на МиГ-21 ночью.)

Су-9 мне очень понравился — легкоуправляемый, с малыми усилиями на ручке управления. Радуясь послушности самолета, я не удержался и, проходя над стартом на высоте 1000 м, сделал «бочку» (вращение вокруг продольной оси на 360°), надеясь, что люди, стоящие на нашей стоянке, прямо над головой самолет не увидят. Комментариев после полета по этому поводу не было, но позже Борис Васильевич Куприянов мне сказал, что видел мое «лихачество». По его словам, на этом самолете никто еще фигур не выполнял.

Су-9 легко разгонялся и быстро набирал высоту. Надо сказать, еще довольно долго он превосходил по потолку, скороподъемности и разгонным характеристикам все наши самолеты. Только МиГ-25, появившийся в конце 60-х годов, имел намного большие, чем у Су-9, скорость и потолок, но это самолет другого класса, а МиГ-23 и Су-15 превзошли Су-9 только по скорости.

Дело в том, что развитие истребительной авиации тогда шло по пути оснащения самолетов все более мощными радиолокационными станциями и ракетами, элементами автоматизации системы управления. В результате новые самолеты часто становились более тяжелыми по отношению к тяге двигателя (т. е. менее «энерговооруженными»). У них если и улучшались летные данные — скороподъемность, потолок, маневренность и быстрота разгона, — то ненамного, зато боевые возможности по перехвату целей повышались очень значительно за счет больших дальностей обнаружения целей и пуска ракет, а также благодаря автоматизации. Считалось, что ближний маневренный воздушный бой, преимущество в котором определяется прежде всего летными характеристиками самолета, свое значение с появлением ракет потерял. Только позже, по опыту войн на Ближнем Востоке, высшее руководство поняло ошибочность такой точки зрения и необходимость повышения летных данных и маневренности самолетов-истребителей, как и наличия пушечного вооружения. Надо сказать, что наш Институт всегда за это ратовал.

8 января 1959 года я первым сделал полет на Су-9 на перехват бомбардировщика Ту-16 с наведением системой «Воздух-1». Позже ведущими летчиками выполнялись перехваты на высотах до 20 км. В качестве самолета-цели летал Як-25РВ.

Самолет Яковлева Як-25РВ был создан как бы в противовес высотному дозвуковому разведчику США У-2, но, в отличие от него, не имел разведывательного оборудования. В основе его был истребитель-перехватчик Як-25, стреловидное крыло которого заменили нестреловидным, большого удлинения, благодаря чему он на дозвуковой скорости мог достигать высоты несколько около 20 км.

Позже этот тип самолета снабдили системой управления по радио с земли, и он стал использоваться в качестве беспилотной воздушной мишени для испытаний вооружения на больших высотах.

При испытаниях Су-9 на Як-25РВ летал летчик-испытатель ЛИИ МАП А. А. Щербаков. Цель Як-25РВ летела на высоте около 19 000 м при скорости примерно 800 км/ч. Перехват такого «тихоходного» самолета сложнее, чем скоростного. Дело в том, что истребитель-перехватчик на большой высоте летает только на сверхзвуковой скорости, не менее 1800 км/ч, поэтому скорость его сближения с Як-25РВ превышала тысячу километров в час. Если летчик обнаруживал цель на экране РЛС на дальности 13–15 км, то у него было всего лишь около 40 секунд на то, чтобы уточнить выход на цель, перейти в режим «захвата» РЛС, навести, управляя самолетом, перекрестие прицела на цель и произвести имитацию пуска ракет на такой дальности, которая обеспечивала бы безопасный от разрыва собственных ракет выход из атаки. При атаке скоростной цели у летчика времени намного больше.

Испытания комплекса Су-9–51 были «первыми», можно сказать, историческими, во многих отношениях. В том числе впервые осваивались полеты на скоростях более 2000 км/ч с пусками ракет на больших высотах, при этом возникли проблемы, решение которых было важным для всей авиации. В качестве мишеней при реальных пусках ракет использовались воздушные шары. Шар, набрав высоту около 20 км, должен был оказаться в зоне стрельб, довольно ограниченной по размерам. Но его несут потоки воздуха, различные на разных высотах. Чтобы определить силу и направление ветра по высотам, вначале запускали метеорологический шар-зонд. Затем рассчитывали расположение точки старта так, чтобы шар, дрейфуя и набирая высоту, оказался бы в зоне разрешенной стрельбы к моменту, когда высота его будет около 20 км. Эта расчетная точка старта часто оказывалась далеко в бездорожной степи. Можно представить, какие трудности преодолевала группа запуска, прикомандированная к нам из испытательной воздухоплавательной организации из города Вольска, особенно зимой и в период распутицы. Бывало, пока они добирались до точки, ветер менялся, и им приходилось

переезжать на новое место. Иногда об изменении ветра узнавали уже после старта шара, и он не попадал в разрешенную для стрельбы зону.

Полеты с пусками ракет по шарам выполнял в основном Георгий Тимофеевич Береговой. В нескольких полетах подряд при перехвате шара происходило одно и то же: шар после всех мытарств шел, наконец, в зону пуска, Береговой, немного загодя до его входа в зону, взлетал, на высоте 10 км переходил на сверхзвук, разгонялся до 2000 км/ч, набирал высоту 20 км. И тут вдруг начинался помпаж.

При помпаже (о котором я уже рассказывал), из-за нарушения течения воздуха через камеру сгорания двигателя, подача топлива оказывалась избыточной, и резко росла температура. Летчик располагал всего лишь шестью-семью секундами на то, чтобы убрать РУД — рычаг управления двигателем — на «стоп», то есть прекратить подачу топлива, иначе лопатки турбины обгорели бы от чрезмерной температуры.

Береговой действовал четко, вовремя выключал двигатель и, снизившись, запускал его, но атаку повторить было уже невозможно. Несколько воздушных шаров было потеряно напрасно. А однажды Береговой выключил двигатель еще до развития помпажа — в процессе разгона он увидел, что стрелка указателя температуры выходящих газов, до этого стоявшая неподвижно, сдвинулась с места. Жора, по опыту предыдущих полетов уже ожидавший помпаж, сразу же выключил двигатель.

Однако на разборе полета представители промышленности стали сомневаться в том, что начинался помпаж, заявляя, что летчик зря выключил двигатель и сорвал атаку. Береговой и сам стал уже думать, что, может быть, движение стрелки ему показалось. Мне, да, думаю, и многим другим летчикам-испытателям, тоже приходилось бывать в такой ситуации, когда под напором сомневающихся и возражающих сам начинаешь сомневаться в том, что, казалось, видел или ощущал в полете. К сожалению, у разработчиков техники превалирует желание причину отказа видеть прежде всего в действиях летчика, а не в самой технике, и они, бывает, пытаются оспаривать или подвергают сомнению его доклад. (В строевых частях существует обратная тенденция — искать причину в отказе техники, чтобы избежать обвинения командиров в плохой подготовке летчика.)

Я всегда возмущался таким подходом. Исходить нужно из полного доверия к словам летчика (не забывая, что именно он находился в сложной ситуации, подвергавшей, может быть, риску его жизнь). Только если объективная информация противоречит докладу летчика, позволительно сомневаться в его словах, но

опять же считая, что он лишь ошибся.

Правдивость в докладах — одно из обязательных качеств летчика-испытателя. Ошибку, если о ней честно рассказано, можно простить, но только не обман!

Когда просмотрели пленки, оказалось, что температура действительно начала расти, и Береговой успел заметить прибавку всего в 20 за две секунды (на тысячеградусной шкале!). Летчик проявил высокий профессионализм — внимательность, четкие и быстрые действия.

После нескольких полетов по воздушным шарам стало ясно, что регулирование входной площади воздухозаборника двумя положениями выдвижного конуса не обеспечивает устойчивую работу двигателя. Благодаря активности и авторитету Б. В. Куприянова без задержки привезли находившуюся еще в отладке новую, электронную систему управления воздухозаборником — ЭСУВ. Она перемещала конус плавно, изменяя входную площадь в зависимости от скорости полета, температуры воздуха и оборотов двигателя. Помпажи прекратились.

Однажды в полете на Су-9 Береговой ощутил частичное заклинивание в системе управления — ручка не шла «на себя». Заклинивание органов управления — это одна из трех самых опасных ситуаций, которые могут быть в воздухе (другие две — разрушение конструкции и пожар). Такие обстоятельства, как правило, требуют покидания самолета с парашютом. После нескольких попыток преодолеть упор Береговой с силой рванул на себя ручку, и она пошла! Оказалось, что в элемент проводки системы управления (до бустера) попал какой-то болт, а при сильном рывке он выскочил. За проявленную выдержку и спасение самолета П. О. Сухой наградил Георгия Тимофеевича кинокамерой.

В начале программы ночных полетов на перехват летал Леонид Фадеев. Самолет тогда был снабжен авиагоризонтом АГИ-1, на котором при большом наклоне траектории плохо было видно линию искусственного горизонта. В наборе высоты в очень темную ночь Фадеев непроизвольно слегка увеличил угол набора высоты и не видел этого по авиагоризонту. Он только заметил, что скорость уменьшается, и отдал немного ручку от себя. Скорость продолжала уменьшаться, он еще отдал ручку и потом еще. Но угол набора оставался все-таки большим, и скорость упала до скорости сваливания. Фадеев сумел его предотвратить только полной отдачей ручки от себя.

Куприянов тут же позвонил в Москву и уже через день привезли новый, только что отработанный авиагоризонт АГД, в

котором такого недостатка не наблюдалось. Так было ускорено внедрение на все наши самолеты авиагоризонтов этого типа, которые существуют до сих пор и получили всеобщее одобрение летчиков.

В испытательных полетах на перехват при наведении системой «Воздух-1» на высотный Як-25РВ в нескольких полетах летчикам Су-9 никак не удавалось обнаружить цель. Выяснилось, что, когда перехватчик, набрав высоту 10–11 км, разгоняется до 2000 км/ч, в его компасной системе накапливается гироскопическая ошибка, и он проходит в стороне от цели. Опять пришлось дорабатывать самолет — установили новую точную курсовую систему — ТКС, в которой гироскопическая ошибка корректировалась, и проблема была решена.

В этих испытаниях было и еще одно новшество — впервые в полетах на предельную высоту применяли, кроме обычного уже компенсирующего высотного костюма (ВКК), еще и гермошлем ГШ-4. И первым его практически осваивал Г. Т. Береговой. (Хочу добрым словом вспомнить техника-испытателя по высотному снаряжению Филиппа Коваленко, который следил за исправностью оборудования, заботливо помогал нам надевать костюм и гермошлем и подсоединять его в кабине. Позже он работал у космонавтов.)

Высотный костюм необходим для полетов на большой высоте только на случай разгерметизации. В герметической кабине истребителя, благодаря наддуву от двигателя, давление воздуха соответствует высоте, немного меньшей половины высоты полета. Так, при полете на высоте 20 км «высота» в кабине равна 8–9 км. Достаточно простой кислородной маски. Однако при внезапной разгерметизации (например, разрушении остекления) летчика как бы «выбрасывает» на большую высоту. Уже на высоте выше 13–14 км для нормального дыхания нужно подавать в маску кислород под давлением, а так как наружное давление очень мало, легкие будут распираться, и силы мышц не хватит, чтобы сделать выдох. А на большей высоте еще опаснее. Как известно, температура закипания жидкости тем меньше, чем меньше давление. На высоте 19 200 м наружное давление уменьшается до величины, при которой температура кипения крови становится равной температуре тела — 36,6. Но еще до этой высоты из крови начинает выделяться азот, и кровоток прекращается.

Для компенсации отсутствия наружного давления вначале делали компенсирующие жилеты, обжимавшие грудную клетку и помогавшие выдыхать воздух, потом появился компенсирующий костюм. В этом костюме вдоль рук, ног и тела проходят трубки, в которые под давлением подается воздух, и они натягивают ткань

костюма, обжимающую все тело, кроме головы, кистей и ступней. А на высотах более 15–16 км необходим еще и гермошлем.

Первый гермошлем — ГШ-4 — был не очень удобен. Надевая его, летчик натягивал на голову резиновый «чулок», соединенный со шлемом, манжет которого плотно облегал шею для герметизации. В шлеме герметично закреплялся стеклянный щиток — «забрало», который на малой высоте можно было снимать. В подшлемное пространство под давлением подавался кислород.

Мне позже довелось не раз летать в компенсирующем костюме с таким гермошлемом. Нельзя сказать, что это было очень приятно, — невозможно было даже почесать нос, а если под щитком оказывался комар, то у него была полная свобода действий. Спокойно дышать в шлеме поначалу непросто — надо было привыкнуть, чтобы дышать размеренно. Выделявшемуся в жаркую погоду поту деваться было некуда, и он накапливался над шейной манжетой. Помню, как однажды, сойдя после полета на землю, я снял щиток и наклонился — из-под подбородка вылилось с полстакана жидкости. Позже появился гермошлем ГШ-6, более совершенный и удобный. Надетый на голову, он закрепляется на кольце, соединенном с отдельной шейной манжетой, — на земле, в ожидании полета, шлем можно снимать. Удобней в нем также открывать и закрывать смотровой щиток.

Существует еще и скафандр, подобный тому, в котором я летал еще в 1954 году на СР-2. Его применяют только на дальних бомбардировщиках, на которых даже в случае разгерметизации может понадобиться длительный полет на большой высоте (допустимое время пребывания в компенсирующем костюме на высоте 18–20 и более километров исчисляется лишь минутами). В скафандре, охватывающем все тело, кислород под давлением подается под его герметичную оболочку и в шлем, заменяя недостаточное давление атмосферы.

В связи с большими и сложными задачами по испытаниям комплексов перехвата для ПВО, с тем чтобы обеспечить большее взаимодействие между специалистами по различным видам авиационной техники и их единую техническую политику, командование ВВС решило образовать специальное управление испытаний комплексов перехвата и самолетов-истребителей (имелись в виду истребители, перехватчики и все самолеты, созданные на их базе). В мае 1959 года был подписан приказ о его формировании. Основой управления явился отдел испытаний самолетов-истребителей 1-го управления ГК НИИ ВВС.

В этом управлении объединили испытательные подразделения как по самолету, так и по всем его

«составляющим». Из специалистов ГК НИИ образовались два самолетных отдела, испытательные отделы радиолокационных и оптических прицельных систем, бортового спецоборудования, силовых установок, отделы пушечного, бомбардировочного и ракетного неуправляемого вооружения, отделы наземных систем наведения. Из ГосНИИ-6 в новое управление перешли отделы управляемого ракетного вооружения, отдел самолетов-мишеней и часть летчиков полка. В состав управления включили также пункт наведения системы «Воздух-1» с выносным радиолокационным пунктом, находившимся в степи в 230 км от аэродрома Владимировка. (Позже пункты системы наведения передали в общую аэродромную службу управления полетами и вывели из управления отдел мишеней.)

Начальником создаваемого управления назначили меня. Заместителем по испытательной работе я пригласил быть Андрея Арсеновича Манучарова, начальника штаба «старого» 1-го управления. Он еще там, после длительного перерыва, начал летать на вертолете, а после назначения в наше управление освоил вначале Ил-14, а потом восстановил свои качества и как летчик-истребитель (если бы он этого не сделал, он не мог бы позже сменить меня в должности начальника управления). Заместителем по летно-испытательной работе и начальником летной службы удалось, несмотря на его неполное среднее образование, назначить В. Г. Иванова, выдающегося летчика-испытателя и летного командира, пользовавшегося всеобщим уважением.

Начальником штаба стал Иван Васильевич Тимофеенко, Герой Советского Союза военного времени, работавший в конце войны и некоторое время после нее летчиком-испытателем. На должность заместителя по политической части прислали неизвестного нам Михаила Федосеевича Волощука, но очень скоро мы поняли, что нам с ним повезло.

Заместителями по направлениям были опытные инженеры-испытатели В. В. Мельников, Ф. Л. Антоновский, М. А. Гуляев, Б. К. Фирсов. Начальниками отделов В. П. Белодеденко, И. С. Крюков, В. П. Туляков, И. С. Дубенко, Ю. Б. Спиридонов, С. Л. Краснов, П. А. Николаев, Р. Я. Филяев, С. П. Суворов, Г. И. Чилин, В. И. Забегайло.

Заместителем Иванова и непосредственным начальником летчиков был Н. П. Захаров, командирами эскадрилий П. Ф. Кабрёлев, Н. П. Трусов и М. С. Твеленев. В числе основных летчиков первого периода работы нового управления назову В. С. Котлова, Г. Т. Берегового, Н. И. Коровушкина, Л. Н. Фадеева, Э. Н. Князева, П. Н. Белясника, В. С. Серегина, Б. М. Адрианова,

Ю. И. Рогачева, Н. Дивуева, В. Г. Плюшкина, В. Яцуна, М. Халиева, Ю. Иринархова, а из летчиков, перешедших к нам из ГосНИИ-6, — М. И. Бобровицкого, Л. Н. Петерина, А. С. Девочкина, В. Н. Баранова, В. И. Петрова, В. Троцкого, Степанова. Немного позже, когда уволился Захаров, летным начальником стал Кабрелев, а командиром 1-й эскадрильи — Береговой.

Около полутора лет отделы располагались на тех же базах, где они были до организации Управления. Большинство испытаний проводилось уже во Владимировке, и участвовавшие в них инженеры и летчики из Чкаловской направлялись туда в командировку. В Чкаловской нам выделили ангар с пристройками, где были служебные комнаты и кабинеты, в том числе и мой. Мы с моим заместителем Манучаровым поочередно руководили то в Чкаловской, то во Владимировке. Но уже в следующем году все отделы и штаб переехали на Волгу.

Глава 18
Американский летчик Чарльз Игер

В 1959 году в Москве проходила генеральная конференция Международной авиационной федерации (ФАИ). В числе прочих гостей в Москву прилетела на собственном легком самолете американская летчица-рекордсменка Жаклин Кокран и с ней знаменитый летчик, первым в мире превысивший скорость звука, Чарльз Игер, о котором я уже упоминал (я его здесь называю так, как привилось в наших изданиях, но он мне сказал, что его фамилия Yeager произносится «Егер»).

Однажды меня и Сергея Петрова вызвал генерал Благовещенский и сообщил, что Игер попросил устроить ему встречу с какими-нибудь советскими военными летчиками-испытателями. Мы двое были выбраны для этой встречи. Нас вызвали на совещание в 10-е Главное управление Министерства обороны для получения инструктажа. В связи с тем, что мой отец был тогда членом Политбюро, решили, что я буду фигурировать под другой фамилией (я выбрал фамилию матери — Туманян). Я спросил, можно ли мне говорить по-английски, и какой-то начальник сказал, что не надо. К счастью, присутствовал офицер Главного разведывательного управления Минобороны Анатолий Георгиевич Павлов, муж Тани Фрунзе, мой знакомый еще с довоенного времени. Он разумно заметил, что, напротив, следует говорить по-английски — беседа через переводчика будет менее доверительной.

На следующий день в 11 утра, как и договорились, Сергей и я сели за столик ресторана «Бега». Вскоре появился Игер в сопровождении представителя «Аэрофлота» (как он назвался). Мы, конечно, быстро догадались, представителем какого ведомства он являлся. Вначале Игер был явно настороже, но когда по нашему разговору он понял, что мы действительно летчики, а не подставные лица, беседа стала доброжелательной. Игер со мной разговаривал напрямую, по-английски, а представитель «Аэрофлота» своим переводом помогал Петрову участвовать в разговоре.

На моей машине мы из ресторана заехали в гостиницу «Советская», где жили американские гости. Там в компании еще нескольких американцев сфотографировались, получив сразу и фотографии (что тогда было новшеством). Среди гостей был известный американский генерал медицинской службы, Уильям Лавлейс (W. R. Lovelace). Он подарил мне книгу «Доктора в небе»,

рассказывающую об истории авиационной медицины в США. В очерке, посвященном Лавлейсу, говорится, что он с двумя другими специалистами создал в 30-х годах первую кислородную маску для летчиков, получившую распространение во всем мире. В 1943 году он выполнил парашютный прыжок для испытания этой маски с аварийным кислородным баллоном с высоты более 12 000 м. Кажется невероятным, но это был его первый парашютный прыжок! Вскоре Лавлейс стал на три года президентом Авиамедицинской ассоциации США. В 70-х годах я прочитал в американском авиационном журнале, что генерал Лавлейс разбился на своем личном самолете вместе со своими двумя дочерьми…

Из гостиницы мы поехали в Сокольники и осмотрели строящиеся помещения для предстоявшей американской выставки. Когда ехали оттуда, неожиданно «представитель «Аэрофлота» попросил высадить его, так как мы проезжали недалеко от его дома. Мы остались одни — трое летчиков-испытателей, у которых, несмотря на принадлежность к «разным мирам», было много общего и которые хорошо понимали друг друга в профессиональных вопросах. Был уже вечер, мы сели за столик в пивном баре на открытом воздухе (на Садовой у Каретного Ряда) и еще долго беседовали почти совсем так, как с любым другим коллегой-летчиком. Иногда задавали друг другу вопросы по технике, обходя явно секретные вещи и не настаивая на ответах.

Мне особенно запомнился рассказ Игера о том, как он во главе двенадцати истребителей F-104 перелетал из США на остров Окинава. Около 7000 километров, восемь часов лета с двумя дозаправками в воздухе. Упомянул, как было «волнительно», встретившись в заданном районе с самолетом-заправщиком и имея запас топлива только на 15 минут, стыковаться с заправочным шлангом — если не получится, что тогда? Хотя в контейнере парашюта и была надувная лодка, и в районах заправки дежурили корабли, но найдут ли тебя посреди океана?

В год нашей встречи Игеру, как и Петрову, было тридцать шесть лет, а мне на год больше. Однако его налет почти в три раза превышал наш. Мы знали, что американские летчики налетывают больше, чем наши, а Игер сказал, что у него большой налет даже по американским меркам. (Близкий к американскому налет имеют у нас только летчики-инструкторы в училищах, много летающие с курсантами.) Мы попытались найти объяснение такой разнице в налете. У них, естественно, нет политзанятий. Они делают больше полетов в неделю — у нас, как

правило, понедельник — нелетный день, да и дней с летной погодой у них больше. Продолжительность полета их самолетов по запасу топлива была тогда существенно больше, чем наших. Сокращает возможное количество полетов у нас и жесткая регламентация плановой таблицы — бывает, что запланированный в таблице полет нельзя выполнить из-за, например, неготовности какой-либо аппаратуры, а изменить задание в плановой таблице, утвержденной накануне дня полетов, стоит больших затрат как времени, так и нервов. По словам Игера, он мог летать, когда ему было угодно и на чем угодно.

Кроме того, из прочитанной тогда статьи в американском журнале я понял, что американцы иначе исчисляли время полета — не с момента начала разбега на взлете и до конца пробега на посадке, как мы, а от запуска двигателя и до его выключения после заруливания на стоянку. Это дает заметную прибавку, особенно на загруженных аэродромах, где приходится иногда подолгу ждать очереди перед взлетной полосой. Но недавно один американский летчик мне сказал, что на истребителях они считают время полета с момента выруливания на ВПП для взлета, а после посадки добавляют пять минут на заруливание.

А мы, инженеры-летчики, с точки зрения налета еще потеряли шесть лет, учась в академии, где летали очень мало. Да и испытательная работа у нас требует и других затрат времени, кроме полетов, — изучение поставляемой на испытания новой техники, написание отчетов о полетах и летной оценки испытываемой техники, участие в технических совещаниях и комиссиях, часто с выездом из Института в Москву и другие города, участие в расследовании летных происшествий в строевых частях. В той или иной степени это приходилось, наверное, делать и Игеру, когда он был летчиком-испытателем (кроме участия в расследованиях), но, возможно, не в таком объеме, как нам. Надо отметить, что в случае командировки на другие базы американские летчики перелетают туда, как правило, на боевых самолетах. (Даже космонавты с базы Эдвардс перелетают в Космический центр им. Кеннеди для полета на «Шаттле» на учебно-боевых самолетах.)

В период нашей встречи Игер служил уже не в Центре летных испытаний ВВС США на базе Эдвардс (аналоге нашего ГК НИИ ВВС), а в строевой части командиром эскадрильи (соответствует нашему строевому полку). Он проработал испытателем около десяти лет — больше трех, как он сказал, «туров». И прибавил: «Это много». Мы удивились — у нас с испытательной работы обратно в строевую часть никто не переходил, и обычно летали

(если не погибали или не списывались по здоровью) 15–20, а часто и больше лет, до ухода на пенсию.

У нас остались очень хорошие впечатления от встречи и ощущение обоюдного дружелюбия. Подчеркиваю это по следующей причине. Когда я был в 1991 году в Англии, мне показали книгу, написанную Игером (совместно с Лео Яносом), где рассказывается, в частности, о нашей встрече, но совсем не в таких тонах и с искажением обстоятельств. Например, написано, что не Игер, а я искал встречи с ним (конечно, «в разведывательных целях»), что я будто бы познакомился с ним на приеме в Кремле (где я не был) и пытался выведать у него данные американских самолетов. О Петрове в книге вообще не упоминается. Испытывая к Игеру симпатию и уважение, хочу думать, что в этом виноват его соавтор, «подогнавший» рассказ под дух» холодной войны». Интересно, что меня в книге они называют моей настоящей фамилией.

Естественно, что Петров и я написали потом подробный доклад о встрече главкому ВВС.

Расскажу еще о двух встречах с иностранными летчиками. В 1955 году на аэродроме Кубинка происходило ознакомление с нашим самолетом МиГ-17Ф индийских авиационных специалистов, в том числе трех летчиков. С ними, конечно, был советский переводчик, но он не знал авиационной терминологии. Обратились в наш Институт, и командование направило меня. Я был тогда, похоже, единственным в стране специалистом, владеющим разговорным английским языком, и при этом летчиком-испытателем, практически знающим авиационную технику, в частности самолет МиГ-17. Моей задачей был рассказ об особенностях самолета и оборудования кабины и инструктаж летчиков перед полетом. Во время полета я находился рядом с руководителем полетов и переводил на английский его команды одному из индийских летчиков, стоящему рядом, а тот, используя принятую у них терминологию, передавал их в воздух.

Вначале они летали на спарке УТИ МиГ-15 с нашим инструктором, и тогда приходилось переводить и передавать на борт даже то, что инструктор хотел сказать летчику, сидевшему в передней кабине.

Руководили всей работой командующий ВВС Московского военного округа генерал С. У. Рубанов и командир дивизии полковник Сергей Никитович Астахов (сослуживец и товарищ моего брата Алексея). Рубанов сказал, что, если бы им было известно раньше о моем знании английского, они бы меня использовали в качестве летного инструктора, но приказ на выполнение работы изменять уже было поздно.

Один из летчиков, майор Сури, был испытателем, а два других — вице-маршал Аржан Сингх и полковник Ранжан Датт — авиационными командирами. Сингх был с бородой и в чалме, которую он заменял на летный шлем, зайдя за какую-нибудь автомашину, чтобы мы не видели. Сури закончил английскую школу летчиков-испытателей. Он хорошо говорил по-английски, да и другие двое тоже неплохо.

Индийским летчикам понравился наш самолет. Они не летали еще с такими скоростями, и им хотелось знать, насколько близко они в своих полетах подходили к скорости звука. Однако указателя числа М на этих самолетах не было — их перестали устанавливать (освободили место для какого-то другого прибора) после того, как при наших испытаниях выяснилось, что МиГ-17 даже при отвесном пикировании не проявляет каких-либо неприятных особенностей. Пришлось нам пересчитывать в число М достигнутую ими истинную скорость в зависимости от высоты полета.

Летчику-испытателю Сури разрешили даже стрелять из пушек с пикирования по мишени, находившейся на аэродроме в стороне от ВПП. После полетов командование устраивало общий обед в летной столовой, в последний день — торжественный.

В 1962 году мне снова пришлось заниматься подобным делом. В этот раз в Кубинке два индийских летчика-испытателя, подполковник Дас и капитан Дэй, и несколько инженеров знакомились с самолетом МиГ-21 в связи с намерением правительства Индии купить лицензию на их производство. Теперь уже всей подготовкой летчиков и полетами занимался я, а с другими индийцами разговаривали инженеры. Новый командир дивизии полковник М. Дубинский в основном только наблюдал и обеспечивал работу командного пункта.

Двухместного МиГ-21 тогда в Кубинке еще не было, и индийские летчики сразу вылетали на боевом самолете, на котором я вначале сделал контрольный полет с разгоном до числа М = 2,06. В первый день с ними был переводчик, но назавтра, привезя их на машине и спросив, смогу ли я отвезти их потом в Москву, он уехал. Так было и в последующие дни. После обеда с командованием дивизии я их отвозил в Москву.

Однажды я повез индийских летчиков через Успенское и Барвиху — одни из самых красивых мест в Подмосковье. Мерой их восхищения были слова: «Как в окрестностях Лондона!» (Они, как и Сури, учились в Англии в школе летчиков-испытателей.) Я к тому времени уже побывал в Англии и мог подтвердить, что там тоже очень красиво. Помню, как-то один из них сказал: «Приезжайте к нам в Индию». Помолчав, тихо добавил: «Вы не

представляете, какая это нищая страна».

Через два-три дня нашей работы меня и инженеров вызвали на совещание в Главное инженерное управление (ГИУ), которое занималось продажей нашей военной техники другим странам. Нам показали перечень замечаний, переданный индийской стороной. Перечень был длинный, но большинство замечаний совпадали с теми, которые были записаны в акте ГК НИИ ВВС по испытаниям этого самолета — МиГ-21Ф-13. Однако этот самолет не был новейшим образцом — уже прошел испытания МиГ-21 ПФ, на котором было устранено большинство тех недостатков, которые отметили индийцы. Но о нем нам не было разрешено упоминать.

Главным замечанием было то, что МиГ-21 Ф-13 не имеет радиолокатора. Обидно было это слышать, не имея права сказать, что наш новый самолет уже снабжен радиолокатором! В ГИУ нам сказали, что индийцы не горят желанием покупать лицензию на самолет, который мы им демонстрировали.

В воскресенье, как обычно, я был на даче у своего отца и за обедом рассказал ему о работе с индийцами и о совещании (он продолжал тогда курировать внешнюю торговлю). Я сказал, что все современные истребители в мире (кроме истребителей-бомбардировщиков) снабжены радиолокатором, а на предлагаемом Индии самолете его нет, поэтому сделка, очевидно, не состоится.

Отец спросил, есть ли еще более новый вариант самолета, чем МиГ-21ПФ (новейшие образцы военной техники продавать тогда не разрешалось). Я рассказал, что сейчас у нас в Институте проходит испытания МиГ-21С с несколькими новшествами, в частности с новым радиолокатором РП-22.

Через день нам поступило указание показать индусам МиГ-21ПФ, давая о нем всю информацию. Лицензию купили, и такой самолет много лет выпускался в Индии.

Самолет МиГ-21 — один из самых известных самолетов в мире. С начала выпуска первых серийных самолетов в 1959 году он производился в нашей стране в течение почти тридцати лет, претерпев более 30 модификаций. Строился он, кроме Индии, в Чехословакии и КНР и находился на вооружении около пятидесяти стран. Самолетов типа МиГ-21 построено больше, чем любого другого типа истребителей в мире. (По распространенности его можно сравнить только с американским F-16, но все-таки он МиГу уступает.)

И сейчас, в начале XXI века, некоторые страны, где еще остались самолеты МиГ-21, их опять модифицируют (в части оборудования и вооружения), что продлит их службу еще на

несколько лет. Это действительно очень удачный самолет, надежный, «без фокусов» в поведении в воздухе, и имеющий высокие летные данные, хотя и уступающие по многим показателям современным самолетам.

Вспоминаю некоторые другие случаи, когда мне удавалось помогать отцу какой-либо информацией. В начале 50-х годов, когда мы с женой были в санатории в Карловых Варах, нам удалось побывать в Вене. Вернувшись, мы передали Анастасу Ивановичу проспекты мотороллера, которых у нас тогда не было, а также пакеты из плотной бумаги с ручками и с эмблемой фирмы, в которые в магазине вкладывали купленные там товары. Именно после этого у нас купили лицензию на производство мотороллеров и стали делать пакеты для покупок. А в Праге моя жена купила для наших детей колготки, о которых тогда в нашей стране не имели представления. Она показала их моему отцу, и он отдал два экземпляра на какую-то фабрику в качестве образцов. Вскоре детские колготки стали массово выпускаться нашими фабриками.

А однажды в Москве, зайдя в магазин инструментов на Кировской (теперь — Мясницкая), я узнал от продавца, что этот магазин собираются ликвидировать (а он тогда был единственным в своем роде в городе и пользовался большой популярностью). Я рассказал об этом отцу, и магазин был сохранен. Мои братья тоже иногда подобным образом помогали нашему отцу.

Летом 1960 года во Владимировке был организован показ боевой авиационной техники правительству. Вместе с Хрущевым приехали члены Политбюро Брежнев, Козлов, Кириленко и ряд «чинов» из ЦК и Совета Министров. Присутствовали все генеральные конструкторы самолетов, министр обороны, министры авиационной, радио — и оборонной промышленности, главнокомандующие видов Вооруженных сил и другие военачальники.

Вначале им показывали самолеты, ракеты и другую авиационную технику на аэродроме. Мне довелось рассказывать гостям о комплексе перехвата Су-9–51. На открытой площадке рядом с домиком пункта наведения перед гостями мы повесили поясняющие плакаты. Докладом моим гости как будто остались довольны. Потом мы показали реальный перехват высотного самолета Як-25РВ перехватчиком Су-9. Небольшое помещение пункта наведения не могло вместить всех гостей, туда вошли только Хрущев, министр обороны Малиновский и еще двое или трое. На Су-9 взлетел Георгий Береговой.

Хрущев сидел перед экраном наземного радиолокатора, я

стоял рядом и пояснял процесс перехвата. Он смотрел и слушал с большим интересом. Радиолокаторы наземной системы обнаружили цель, по ее координатам вычислительная машина стала вырабатывать команды для перехватчика — курс полета, заданные высоту и скорость. Команды должны были передаваться по радиолинии на приборы летчика. В этот момент ко мне подошел инженер по боевому применению капитан Владилен Максимович Румянцев (позже — генерал, начальник штаба Центра подготовки космонавтов) и шепотом доложил, что система автоматической передачи команд отказала. Я решил сказать гостям правду, объяснив, что команды, вырабатываемые вычислительной машиной, теперь будут передаваться летчику голосом по радио. Потом я пожалел, что не сказал увлеченному ракетами Хрущеву, что этот пример показал одно из преимуществ самолета с летчиком — ракета при таком отказе вообще бы не управлялась.

Береговой сработал отлично, и перехват с имитацией пуска ракеты состоялся.

После этого на полигоне Грошево (около 20 км от аэродрома) проводились боевые стрельбы — бомбили, пускали ракеты и стреляли из пушек по установленным на поле в двух-трех километрах от трибуны мишеням — списанным самолетам и танкам. В небе появлялись самолеты-мишени, управлявшиеся по радио, их атаковали истребители и сбивали боевыми ракетами прямо перед трибуной.

Вспоминаю один характерный момент, происшедший во время наземного показа. У ангара перед самолетом МиГ-21ПФ на стульях под тентом сидели все именитые гости во главе с Хрущевым, а среди конструкторов был и мой дядя, Артем Микоян. Докладывал ведущий инженер полковник А. П. Бако. В конце доклада, отметив положительные качества самолета, Александр Петрович сказал: «Но у МиГ-21ПФ есть один существенный недостаток…» Хрущев тут же спросил: «Какой?» — «У него нет пушки». Никита Сергеевич махнул рукой: «Зачем ему пушка — у него есть ракеты!»

Это был принципиальный вопрос. Наши инженеры и летчики, так же как и командование Института, считали, что истребителю необходимо стрелковое оружие. Вполне возможна ситуация, когда после первой атаки, не сбив все самолеты противника, истребители сходятся на малые дальности, и начинается маневренный воздушный бой, в котором они пытаются зайти друг другу в хвост. Тогда единственным возможным оружием становится пушка. Не имеющий стрелкового оружия самолет оказывался практически безоружным (хотя позже были

разработаны управляемые ракеты для маневренного боя, но и они не исключили необходимости пушечного вооружения). Пушки нужны также при действиях по наземным целям.

Однако увлечение Хрущева ракетами, подхваченное, как водится, всем руководством, привело к тому, что пушек на истребителях, вооруженных управляемыми ракетами, не ставили. Конструкторы были этим даже довольны — они избавлялись от трудностей размещения пушки на самолете. На первоначальном МиГ-21Ф было две пушки калибра 30 мм в передней части фюзеляжа, на МиГ-21Ф-13, имевшем две ракеты К-13, осталась одна пушка с правой стороны. А когда установили на самолет МиГ-21П радиолокатор, сняли и последнюю. Но через несколько лет боевые действия на Ближнем Востоке и во Вьетнаме подтвердили нашу правоту. Снова стали устанавливать на самолеты пушки и заниматься вопросами улучшения маневренности истребителей.

Спустя много лет, в 1971 году, состоялся подобный показ боевой техники высшему руководству страны. Брежнев, Косыгин, Подгорный и с ними много других военных и гражданских руководителей приехали к нам после посещения ракетного полигона в Капустином Яре.

Я тогда уже был первым заместителем начальника НИИ ВВС. Три высших руководителя страны, выйдя из машин, прошли вдоль шеренги, в которой стояли мы, руководство Института, и несколько генералов из Москвы, здороваясь с каждым за руку. Брежнев, еще за два человека до меня, вдруг сказал: «А, Степан! Мы с тобой прошлый раз на этом полигоне встречались?» Я подтвердил.

Потом осматривали самолеты и их вооружение на аэродроме. Меня подозвал Алексей Николаевич Косыгин и попросил быть около него и давать дополнительные объяснения. Показывали мы также и работу на полигоне с боевыми пусками ракет и бомбометанием, которую я комментировал через громкоговоритель. А потом высокие гости подошли к построившимся на аэродроме летчикам, и Брежнев спрашивал об их житье-бытье и чем им можно помочь. Кто-то из летчиков шепнул старшему в строю одному из командиров Геннадию Бутенко: «Скажи о машинах!» Бутенко сказал, что летчики по несколько лет стоят в очереди на покупку автомобиля. Брежнев повернулся к Косыгину: «Ну что, может быть, поможем?» В результате были выделены для продажи офицерам гарнизона 300 «Жигулей». Хотя сто из них забрало для своих офицеров командование ВВС, тем не менее это было большим подарком. А летавших летчиков и руководителей показа наградили именными

часами «от ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета и Совета Министров СССР». Сохранились они и у меня.

Вернусь в 1960 год. Самолет МиГ-21 ПФ, который мы демонстрировали Хрущеву, проходил в 1960–1961 годах испытания в составе второго после Су-9–51 комплекса перехвата. Система наведения была та же, а ракеты на самолете другие — К-13 (войсковое наименование — Р-3С). Она была копией американской ракеты «Сайдуиндер». Ракеты этого типа до сих пор находятся на вооружении большинства стран, имеющих истребительную авиацию. В нашу страну «Сайдуиндер» передали в 1958 году из Китая, на территории которого упали неразорвавшиеся ракеты, пущенные с тайваньских самолетов при воздушных инцидентах. Как китайцы, так и мы стали работать над их воспроизведением. У нас этим занималось ОКБ И. И. Торопова (потом его сменил А. Л. Ляпин).

Самонаводящаяся или управляемая ракета фактически представляет собой маленький самолет. У нее есть двигатель (он работает лишь несколько секунд, разгоняет ракету до большой скорости, а дальше она летит по инерции). Как и у самолета, у нее есть крыло и аэродинамические рули, а вместо летчика — тепловая или радиолокационная «головка» самонаведения и автопилот.

От «головки» поступают сигналы, показывающие отклонение от цели, и автопилот направляет ракету в точку прицеливания. Но благодаря остроумному техническому решению в ракете «Сайдуиндер» обошлись без автопилота, и она оказалась проще и дешевле по сравнению с другими.

Сигнал от тепловой «головки» в ней идет непосредственно на две пары крыльев-рулей. Ракета не стабилизирована в полете, она может вращаться вокруг своей оси, но сигнал от головки в каждый данный момент идет на ту пару рулей, которые нужно отклонить, чтобы ракета доворачивалась на цель. Чтобы ракета не вращалась слишком быстро, на концах рулей установлены «роллероны» (аналогия с элеронами) — колесики с лопастями, которые, вращаясь от потока воздуха, благодаря гироскопическому эффекту замедляют вращение ракеты вокруг своей оси.

Летчик прицеливается по цели по оптическому прицелу и в наушниках слышит ровный звуковой фон от головки, но который изменяется, когда в ее поле зрения попадает источник тепла. Это значит, что головка захватила цель и ракету можно пускать. Изменение звука от головки при захвате ею цели человеческое ухо слышит даже при слабом тепловом излучении, в то время как другие ракеты должны получать от цели достаточно сильный

сигнал, чтобы он был выделен приемником на фоне шума и на приборной доске зажглась сигнальная лампочка.

Мне довелось принять участие в самых первых испытаниях этих ракет, которые были установлены на наши два самолета СМ-12, а позже и на МиГ-21. Испытания начались осенью 1959 года. Вначале мы пускали К-13 по парашютным мишеням — осветительным авиабомбам, а потом по радиоуправляемым самолетам-мишеням Ил-28.

Я первым сбил такую мишень при атаке под большим ракурсом. Начинал атаку почти под 90° к самолету-мишени, а к моменту пуска угол составлял около 50°. Ракета выполнила энергичный маневр, настигла цель и разорвалась вблизи ее хвоста. Мишень перешла в пикирование и разбилась.

Потом мы провели испытания по поражению высотной цели — беспилотного самолета МиГ-19. Мишень летела на высоте 16 000 м на сверхзвуковой скорости, ее атаковали с небольшим интервалом три самолета — Эдуард Князев на СМ-12, Василий Котлов и я — на МиГ-21Ф. Увы, сбить ее нам не удалось — сигнал от взрывателя поступал на боевую часть со слишком малой задержкой, что из-за большой скорости цели приводило к разрыву ракеты в нескольких метрах за ее хвостом.

Я шел последним и, пустив с таким же результатом боевые ракеты, близко пристроился к мишени МиГ-19. Больше атаковать было некому. Поразительное было зрелище: красавец самолет в густо голубом небе с раскаленной струей форсажа за хвостом, а в кабине никого нет! Пора было возвращаться, я с сожалением отошел от него, а с командного пункта по радио дали на мишень команду «ликвидация» — выключили двигатели и отклонили рули на крен до упора. Я почувствовал неожиданное чувство жалости к этому самолету, как к живому существу.

Взрыватели доработали, увеличив задержку взрывателя, и такую мишень мы успешно сбили. Надо пояснить, что на испытаниях обычно первые самолеты, атакующие цель, имеют ракеты без боевой части, чтобы сохранить мишень и пустить следующие ракеты, получив больше информации. Ракета необязательно должна попасть в цель, достаточно, чтобы «промах» — расстояние, на котором ракета проходит около цели, — был в пределах радиуса поражения боевой части ракеты. Величина промаха и факт срабатывания взрывателя фиксируются наземными кинотеодолитными станциями. Иногда пускают ракеты с телеметрией, а мишень бывает оборудована аппаратурой замера промаха.

С последнего атакующего самолета пускают боевые ракеты. Таким образом, по одной мишени обычно пускают до пяти-шести

ракет. Однако бывают случаи прямого попадания одной из первых ракет, и остальные, к огорчению испытателей, уже пускать не по чему — мишень разрушается.

При испытаниях самолета МиГ-21ПФ в составе комплекса перехвата я, вместе с Леонидом Петериным и двумя другими, был ведущим летчиком. В одном из полетов я допустил досадную оплошность, о которой до сих пор вспоминаю с сожалением. Мне довелось, так же как до этого на Су-9, первым лететь на перехват цели с наведением системой «Воздух-1». Я выполнял команды, передаваемые по радиолинии на указатели курса, скорости и высоты, без голосовых команд по радио. Через некоторое время с земли запросили: «Какой у тебя курс?» Услышав мой ответ, после некоторой паузы дали команду: «Отбой, возвращайся на точку». Я в недоумении спросил почему. «У тебя курс неправильный». Я понял, в чем дело. Согласно заданию, кнопку согласования гирокомпаса с магнитным компасом надо было нажать на ВПП перед взлетом, поэтому я его не стал согласовывать перед выруливанием со стоянки, как делал обычно. А на взлетной полосе об этом забыл. В результате мой самолет наводился не на цель, а далеко в сторону от нее. Задание было сорвано, мне пришлось повторять полет. Я очень переживал, тем более что считался уже специалистом по перехватам, а также потому, что со стороны промышленности руководителем испытаний был мой брат Ваня — ведущий конструктор по этому самолету (коллеги его называли Вано).

Все знают, что реактивные военные самолеты для обеспечения спасения членов экипажа снабжены катапультируемыми креслами, которые в случае угрозы жизни выстреливаются из самолета с помощью порохового заряда или ракетного двигателя. (Впервые катапультируемое кресло было разработано в Германии во время войны.) Механизм кресла связан блокировкой с фонарем (колпаком) кабины — пока фонарь не сбросится, катапульта не сработает.

Однако не исключено, что механизм сброса фонаря может отказать, а в боевой обстановке может быть перебит тросик, которым слетающий фонарь освобождает блокировку. Тогда летчик лишается возможности покинуть самолет. Я считал, что у летчика всегда должен оставаться последний, может быть не очень надежный, но шанс на спасение — в случае несброса фонаря он должен иметь возможность катапультироваться сквозь фонарь. Нам был известен случай, происшедший во время войны в Корее, когда с подбитого МиГ-15 не сбросился фонарь, летчик воспользовался имевшейся на этом самолете ручкой разблокировки и катапультировался. Посередине фонаря кабины

самолета МиГ-15 проходит стальная рамка остекления, но заголовник кресла ее пробил, и летчик с креслом прошел сквозь фонарь. Он остался жив, повредив только лицо, хотя тогда еще не было защитных шлемов — он был в кожаном.

На самолете МиГ-19 установили катапультируемое кресло новой конструкции. Оно приводилось в действие вытягиванием шторки из заголовника, которая одновременно защищала лицо летчика от скоростного напора воздуха при покидании на большой скорости. Однако механизма разблокировки фонаря это кресло не имело. При рассмотрении этой системы на заводе ОКБ Микояна я, тогда рядовой и сравнительно молодой испытатель, выставил требование обеспечить разблокировку. Фирма долго сопротивлялась, но потом установили сбоку на заголовнике кресла крючок, потянув за который можно было снять блокировку. Дотягиваться до него было неудобно, но хоть так.

Справедливость требования была подтверждена позже двумя печальными случаями. Летчик самолета МиГ-19 с аэродрома Кубинка пытался катапультироваться из потерявшего управляемость самолета, но фонарь не сошел. Летчик разбился, а по позе тела в разбитой кабине было видно, что его рука была поднята в сторону крючка разблокировки. Видимо, вспомнив о разблокировке в последний момент, он потянулся к крючку, но не успел нащупать и вытянуть его.

Позже в Казахстане на самолете Су-9 из полка ПВО в воздухе начался пожар. Летчик хотел катапультироваться, но фонарь не сбросился, а разблокировка на этом самолете не предусмотрена. Летчик попрощался по радио и попросил позаботиться о его семье…

В связи со шторочным катапультным креслом вспоминаю еще случай с летчиком-испытателем Горьковского авиазавода. Он выполнял разгон до максимальной скорости на большой высоте, как вдруг из-за какой-то неисправности поток воздуха сорвал фонарь кабины, вытянул из заголовника кресла шторку, и катапульта сработала… Летчик ничего не успел понять — он оказался висящим в воздухе на парашюте, открывшемся автоматически.

Самому мне катапультироваться не довелось — можно сказать, везло. Было несколько ситуаций «на грани», когда катапультирование могло стать неизбежным, но, как говорится, «бог миловал». Всему летному составу (во всяком случае, молодым) полагалось выполнять тренировочные прыжки с парашютом (не менее трех), но я вообще никогда не прыгал с парашютом: в летной школе помешала война, а потом не допускали к тренировочным прыжкам из-за травмы колена, о чем

я уже писал. Из наших товарищей еще был один, кто тоже никогда не прыгал с парашютом, — заслуженный штурман-испытатель Николай Зацепа. Но без аварийных катапультирований обошлись многие наши летчики и штурманы.

Один раз мне пришлось дать с земли команду летчику на покидание самолета. У летчика-испытателя Степанова на самолете Су-7Б перед посадкой не выпустилась правая стойка шасси. Пытаясь выпустить ее при помощи аварийной системы, Степанов сломал ручку выпуска (нажимал, не сдвинув защелку). Я только что вылез из своего самолета, и дежурный по стоянке передал, что меня вызывают на КДП, как начальника Управления, чтобы принять решение. Переговорив со Степановым по радио, я убедился, что ни выпустить, ни убрать шасси уже было нельзя. Я дал ему команду набрать 3000 метров и катапультироваться. Пока мы летели на вертолете в точку, которую засек наземный радиолокатор, я нервничал: что, если катапультирование было неудачным? На подлете, еще издали, мы увидели Степанова, сидящего на полотнище парашюта. Как полагалось, начальник Института шифровкой доложил об аварии главнокомандующему ВВС К. А. Вершинину. Константин Андреевич рядом со словами о моей команде на катапультирование написал: «Решение правильное».

Если бы подобный отказ шасси произошел у меня, я бы, наверное, стал садиться на выпущенную левую и переднюю стойки, взяв риск на себя, но приказать это сделать другому я не имел морального права.

1 мая 1960 года произошло ставшее известным всему миру событие. Американский высотный разведывательный самолет У-2, пролетавший над территорией нашей страны, был сбит ракетой «земля — воздух». Летчик Френсис Пауэрс не успел воспользоваться катапультой — его выбросило из кресла разрушавшегося самолета, и парашют автоматически раскрылся. Это спасло ему жизнь, так как кресло втайне от него было снабжено взрывным устройством, которое должно было сработать, если бы он попытался катапультироваться (чтобы не допустить попадания в наши руки летчика-разведчика).

Обломки самолета привезли к нам на аэродром Чкаловский и разложили на полу одного из ангаров. Для ознакомления с самолетом сразу же приехало много специалистов, в том числе и известные конструкторы. Потом инженеры нашего Института разобрались в деталях и подготовили экспонаты к закрытой выставке, которая была организована в одном из помещений парка ЦДСА (а позже в парке имени Горького), и они же давали пояснения у стендов.

Перед этим был период потепления отношений с США — первая разрядка, начавшаяся после визита туда Хрущева. Большинство наших людей радовалось возможности окончания «холодной войны», с нетерпением ожидали приезда президента Эйзенхауэра, которого собирались принять с особым почетом, необычным для приема главы капиталистического государства в Советском Союзе. После истории с Пауэрсом все в напряжении ожидали — неужели все нарушится? Так и произошло.

На второй день работы выставки я с двумя друзьями летчиками ехал из Чкаловской, и мы решили зайти на выставку. Благодаря нашим коллегам легко туда попали. Когда недалеко от входа мы рассматривали один из стендов, вдруг возникла какая-то суета, и вошла группа людей во главе с Хрущевым. Появились и журналисты. Тут же началась стихийная пресс-конференция. Мы оказались метрах в пятнадцати от Хрущева. Чуть ли не сразу один из иностранных корреспондентов спросил, состоится ли визит Эйзенхауэра. Все замерли. Хрущев помедлил. Возникло ощущение, что мы присутствуем именно в момент принятия решения. И он сказал: «Как я могу принимать, да еще с почетом, руководителя государства, который засылает к нам самолеты-шпионы? Как я смогу его представлять советским людям?»

У меня упало сердце, и показалось, что все вокруг поникли. Столько надежд связывалось с приездом американского президента, с потеплением наших отношений, и все рухнуло (во всяком случае, такие чувства были у меня).

Президент Эйзенхауэр признал, что ему было известно о полетах разведывательных самолетов над нашей территорией. Этим он предопределил реакцию Хрущева. Мне кажется, Эйзенхауэр допустил ошибку: все государства занимаются шпионажем, но признаваться в этом руководителям не следует. Ему следовало заявить, что летали без его ведома. Хрущев, скорее всего, сделал бы вид, что поверил, и они продолжили бы движение по пути разрядки.

Когда Пауэре на высоте несколько большей 20 000 м летел над территорией СССР, его пытались перехватить истребители, в том числе и Су-9, только что полученные некоторыми частями (государственные испытания закончились незадолго до этого). Однако строевые летчики не смогли набрать высоту полета У-2, хотя она была в пределах возможностей Су-9.

Я получил указание направить в истребительный полк нашего летчика, чтобы выяснить причину недобора высоты и помочь советами. Свободного транспортного самолета не нашлось, Леонида Фадеева посадили в кабину хвостового стрелка бомбардировщика Ту-16 и отвезли на один из аэродромов в

Казахстане, в районе озера Балхаш.

Оказалось, что летчики еще не освоили самолет и не умели правильно набирать высоту. Дело в том, что выход на потолок сверхзвукового самолета делается по определенному профилю. На высоте 10–11 км самолет должен в горизонтальном полете преодолеть звуковой барьер, разогнаться до числа М около 1,8 (1900 км/ч) и перейти в набор высоты на этой скорости. А те летчики, стремясь скорее направить самолет вверх, переводили в набор, не разогнавшись, и набирали высоту при числе М всего лишь 1,3–1,4. При этой скорости потолок самолета намного ниже.

Говорили, что летчики тогда впервые летали в высотном костюме с гермошлемом, а это снаряжение с непривычки очень стесняет и затрудняет пилотирование, что тоже могло сыграть отрицательную роль.

К несчастью, вслед за Пауэрсом был сбит и один из наших истребителей МиГ-19, которые вылетели на его перехват. Когда У-2 уже был поражен, оператор командного пункта это не сразу понял и ничего не сообщил. Один из боевых расчетов зенитных ракет увидел на экране какую-то метку и пустил по ней ракету. Это оказалась метка от самолета капитана Сафронова. Ему не повезло, как повезло Пауэрсу, которого выбросило из кабины.

Вскоре мы начали совместные с промышленностью государственные испытания самолета Су-11 — модификации Су-9. Он входил в тот же комплекс перехвата и отличался радиолокационной станцией с большей дальностью обнаружения целей и более мощными самонаводящимися ракетами К-98 (модификация ракеты К-8) с тепловой или радиолокационной головками. Эти ракеты, в отличие от К-5 и К-13, не требуют точного прицеливания — достаточно, чтобы перед пуском цель попала в поле зрения головки самонаведения.

Однажды, еще до начала наших испытаний, на пригнанном к нам в Ахтубинск самолете Су-11 заменили двигатель, и заводской летчик Анатолий Кознов должен был его облетать. Над аэродромом была сплошная и довольно низкая облачность. Полет был не наш, а заводской, но я, как старший летный начальник, вмешался и сказал, что лететь нельзя — облет двигателя требует хорошей погоды. Кознов ничего не сказал, и я понял, что он со мной согласен, но не решался сказать это сам. Б. В. Куприянов рассердился на меня за «задержку работы» и сказал, что пожалуется главкому ВВС. Я подумал, что он только пригрозил сгоряча, но вскоре мне позвонил после разговора с Вершининым начальник Института Благовещенский и спросил: «Что у тебя там?» Я объяснил. «Правильно поступил», — сказал Алексей Сергеевич.

На следующий день погода прояснилась, Кознов полетел на облет двигателя. Произошел помпаж, сгорело несколько лопаток, и Анатолий с трудом дотянул до аэродрома. Если бы это случилось за сплошной низкой облачностью, которая была накануне, пришлось бы ему, скорее всего, катапультироваться, и опытный самолет был бы потерян. Борис Васильевич ничего мне не сказал, но, думаю, все понял.

Больше других при испытаниях Су-11 летали Эдуард Князев и Петр Кабрелев. Я сделал несколько полетов в качестве летчика облета. Сидя в кабине перед выруливанием для первого вылета (26 июня 1960 года), я видел прогуливавшегося недалеко от самолетной стоянки генерального конструктора Павла Осиповича Сухого, прилетевшего накануне на совещание. Встретившись со мной после полета, он сказал: «Я беспокоился за вас, но, увидев вашу посадку, понял, что можно было не волноваться». Для всегда сдержанного и немногословного Павла Осиповича это была существенная похвала.

Как-то во второй половине 1960 года нашу базу на Чкаловском аэродроме посетил первый заместитель главкома ВВС маршал авиации С. И. Руденко. Такой «высокий» визит был для нас совершенно необычным. Сергей Игнатьевич пришел в мой маленький кабинет, а потом мы обошли с ним все помещения.

Осматривая комнаты, где сидели за столами инженеры или работали с графиками расчетчицы, и приборные лаборатории, Руденко несколько раз повторял: «Это все, значит, контора!» Я вначале не мог понять, что это значило. Оказалось, он имел в виду, что у нас нет фундаментального оборудования, которое трудно было бы перевезти в другое место. Его целью было убедиться, что возможен переезд всех отделов и штаба во Владимировку. И вскоре решение о переезде «московской» части Управления состоялось.

Сравнительно молодые и не имеющие отдельной квартиры офицеры, тем более бесквартирные, согласились переехать туда вместе с семьями. Нам передали три только что законченных трехэтажных дома (которых так ждали бесквартирные офицеры гарнизона). Этих домов было недостаточно, пришлось поселять в трехкомнатные квартиры по три семьи, и тем не менее многие молодые офицеры вынуждены были снимать частные «углы» и даже саманные кухни в селе. Много лет потом, получая жилплощадь на Управление, мы мучились, пытаясь поселить бесквартирных и расселить трехсемейные квартиры, где уже выросли дети. Не могу забыть мучительные «приемы по личным вопросам», в основном по квартирным…

Благодаря профессиональному энтузиазму испытателей, их

влюбленности в свое дело только единицы постарались правдами и неправдами перейти от нас, когда отделы перевели во Владимировку. Основной костяк опытных специалистов, летчиков и инженеров, согласен был работать там, не перевозя семью. Они продолжали, кто меньше, а кто дольше, еще годы работать во Владимировке. При этом они не получали командировочных денег, так как там было место базирования их части. Не получали их и когда выезжали по делам в Москву, так как там недалеко жили их семьи. Не оплачивали им и проживание в гостинице во Владимировке. Но они продолжали делать свою любимую работу. Я считаю, что они достойны уважения за такую преданность делу.

На этих условиях и я проработал во Владимировке почти девятнадцать лет — с лета 1959 года до апреля 1978 года.

Если бы я поддался давлению командования и настаивал на переезде опытных специалистов, имевших квартиры в Чкаловской, то жилищная проблема была бы еще тяжелее, не говоря о том, что многих ценных работников мы бы просто лишились — они постарались бы уйти из Института. Среди испытателей было много высококлассных, даже уникальных специалистов, обогащенных многолетним опытом работы. У них были возможности устроиться в какую-либо другую организацию. Многие уже были немолоды, и им не хотелось за несколько лет до пенсии бросать квартиру под Москвой и перевозить семью в более трудные условия жизни.

Я горжусь тем, что мне удалось амортизировать нажим начальства и на несколько лет в основном сохранить опытные кадры, игравшие ключевую роль в испытательной работе.

Наверное, в связи с тем, что большинство наших работников трудились во Владимировке, как в командировке, большую часть времени без семей, у нас были более близкие и тесные отношения во внерабочее время. Часто друг с другом встречались либо в комнатах гостиницы, либо в квартирах тех, кто переехал с семьей.

Особенно много встреч, оставивших теплые воспоминания, было на природе, иногда «на пеньках», но чаще на Ахтубе и протоках Волги. В длинный период теплой погоды, с марта-апреля и по октябрь большинство выходили или выезжали на реку порыбачить и отдохнуть. Образовывались коллективы и группы, ездившие, как правило, вместе. Летом ко многим приезжали погостить жены с детьми, они тоже вливались в эти группы. Использовали автобусы, потом все больше появилось личных автомобилей и моторных лодок. Стали выбираться не только на протоки, но и на Волгу. Многие ездили на выходные дни с ночевкой. Всегда радовала глаз в жаркую солнечную погоду панорама берегов, на которых там и сям, особенно вблизи

деревьев, располагались «поселки» из двух-трех палаток.

Я думаю, самым дружным коллективом как на работе, так и на отдыхе были летчики-истребители. Больше половины летчиков были из Чкаловской, они жили вместе в гостинице и вместе ездили отдыхать. К ним присоединялись и некоторые из живущих во Владимировке. Я тоже отдыхал обычно с ними.

Большинство выезжавших были заядлыми рыбаками. Ловили чаще всего на спиннинг, но и другими способами, не совсем законными. Тогда в тех местах ловилось много рыбы, ее тут же на костре готовили, жарили или варили уху. Особенно много попадалось судаков и щук, но кое-кто ставил «закидушки» и на осетров. Я не рыбак, но, отдыхая со всеми на реке, часто пытался ловить рыбу на спиннинг. Успехи у меня были скромные, но все-таки ловил иногда судаков, щук, а однажды при забросе с лодки попался мне и хороший жерех.

Еще в самом начале работы во Владимировке летчики-истребители решили заиметь общественную лодку. Сложились (как В.Г., так и я тоже вошли в долю) и купили большую деревянную «волжанку» с длинным острым носом. Летчик ОКБ Сухого Володя Ильюшин пожертвовал замененный на его «Волге» автомобильный мотор. Возиться с лодкой пришлось много, как и с мотором, поэтому кто-то в шутку предложил дать ей название «Кошмар». Но под этим именем она и была зарегистрирована. В субботу (тогда субботы были рабочими днями) Петр Филиппович Кабрелев, теперь уже заместитель Иванова, на меловой доске писал каламбурное объявление: «Запись на кошмарный отдых». Наш «Кошмар» был очень вместительный, однажды я насчитал в нем двадцать восемь человек, из них, правда, несколько детей.

Потом многие завели свои лодки, а другие ездили на отдых на автомобилях. «Кошмар» через несколько лет продали, но все равно отдыхали, как правило, группами. К летчикам примыкали часто и некоторые инженеры и другие, кто был с ними в дружеских отношениях. Подобные коллективы были и в других подразделениях Института.

Такой отдых, рыбалка, купание, еда на берегу (конечно, с «выпивкой», но обычно умеренной) в компании с товарищами, с которыми вместе летали, выполняли опасную и трудную работу и вместе переживали трагедии, остались очень теплым воспоминанием о Владимировке. Надо сказать, что, по признаниям очень многих переехавших позже из Ахтубинска, которые я слышу до последнего времени, для них, как и для меня, годы жизни и работы там — это лучшие годы жизни. И одна из примет той жизни — традиция коллективных выездов на берега реки.

Эта традиция сохранялась и позже, когда все уже жили в Ахтубинске постоянно. Однако, бывая там позже, я узнал, что многое изменилось. С конца 80-х годов военнослужащим стали выделять участки земли, на которых стали строить дачи и выращивать фрукты и овощи, благо в том климате все прекрасно растет, лишь бы была вода. Конечно, хорошо, что офицеры заимели это «хобби» и подспорье в питании, но все же жаль, что товарищеские выезды большими группами стали редкими. Их стали проводить в основном по праздникам, например, в День авиации, и в случае приезда гостей из Москвы на какой-нибудь юбилей.

Глава 19
Полеты над степью

В конце лета 1960 года, уже после окончания государственных испытаний самолета Су-9, Владимир Плюшкин проводил специальные испытания этого самолета на устойчивость воздухозаборника двигателя, то есть на определение запаса до помпажа при различных скоростях полета.

В качестве летчика облета полетел на такое задание и я. Но опасность ждала меня не при сложном испытательном режиме, а уже на взлете. По новой рекомендации выхлопное реактивное сопло на Су-9 при рулении на земле надо было устанавливать в раскрытое положение, чтобы не перегревать двигатель, а перед взлетом сопло прикрыть, переключив тумблер, иначе тяга двигателя при взлете без форсажа будет намного меньше нормальной. Обычно сопло всегда прикрыто, то есть имеет меньший диаметр, а раскрывается только при включении форсажа, когда возрастает объем выходящего газа. Раньше мы и рулили с прикрытым соплом.

Открыв по новой инструкции сопло перед рулением, я перед взлетом о нем не вспомнил. Сигнальной лампочки, которую тогда уже стали устанавливать в кабине, на этом экземпляре самолета еще не было. Так как самолет был легкий, без ракет, я решил взлетать, не включая форсаж. Вскоре понял, что разбег происходит слишком медленно — половину полосы пробежал, а скорость только 270 км/ч (для отрыва нужно 320–330). Подумал, что тяга мала из-за жаркой погоды, и опустил нос самолета, чтобы уменьшить сопротивление воздуха. Скорость немного возросла, но была еще недостаточна. Бетонная полоса уже заканчивалась, прекращать взлет поздно — даже грунтовой полосы безопасности для пробега уже не хватит.

Решил включить форсаж, хотя и не хотелось этого делать, так как при этом вначале тяга даже падает — сопло (если оно было прикрыто) раскрывается раньше, чем воспламеняется форсажное топливо. Но, к моему удивлению, тяга не уменьшилась. Тогда только я понял, что сопло оставалось все время открытым. Насколько возможно поднял нос самолета и оторвался на скорости чуть больше трехсот в самом конце бетонной полосы, может быть, даже с грунта за ее концом. Боясь зацепить за приводную радиостанцию, начал плавно отворачивать, и в это время включился форсаж, скорость стала быстро расти.

Как это часто бывает, только после того, как серьезная

опасность миновала, я почувствовал холодный пот, который нельзя было даже вытереть со лба из-за закрытого смотрового щитка гермошлема. Гермошлем требует размеренного дыхания, но из-за пережитого волнения мне это не сразу удалось. Дышал судорожно, и все казалось, что не смогу выдохнуть, пришлось напрягать внимание, чтобы это не отвлекло от выдерживания режима набора высоты. Но вскоре все пришло в норму.

(Интересно, что в следующий же летный день Валерий Баранов, вырулив на Су-9, тоже забыл закрыть сопло, но, когда он увеличил обороты для взлета, зажглась красная сигнальная лампочка, которая на его самолете уже была установлена. Не сразу поняв, о чем она сигналит, он убрал газ и снова дал. Лампочка опять зажглась. Только тогда Валерий понял, что надо закрыть сопло. Так что, если бы не было лампочки, он бы тоже пытался взлетать при малой тяге, как и я.)

Я набрал высоту 13 000 м и начал выполнять задание. Разогнав самолет до предельно допустимого Маха 2,1 (2240 км/ч), отключив автоматику, нажал тумблер уборки носового конуса. Вскоре в воздухозаборнике начались сильные хлопки (помпажные «выстрелы») и вибрация. Я выдвинул конус — хлопки прекратились. Заметил по указателю и записал положение конуса, при котором начался помпаж, в подготовленную табличку на наколенной планшетке. Установил число М = 2,0 и повторил режим. И так еще на трех скоростях.

Довольный тем, что полностью выполнил задание, я протянул руку к дополнительному приборному щитку, чтобы выключить контрольно-записывающую аппаратуру, и — о, ужас! — она не включена! Видимо, из-за пережитой стрессовой ситуации я забыл ее включить перед началом испытательного режима.

На земле вместе с техником самолета меня встречал ведущий инженер по силовой установке Пашков. «Виктор, я все режимы выполнил, но ты представляешь — забыл включить КЗА!» — «Черт с ней, с КЗА!» — воскликнул ведущий и обнял меня. Оказывается, когда я отходил от земли за концом ВПП и струя от двигателя, бившая в грунт, тучей пыли закрыла самолет, он прямо-таки упал, почти потеряв сознание, решив, что я разбился. И сейчас для него неважно было, что для анализа полета будут только мои записи в планшете. Важно, что все кончилось благополучно.

На следующий день, в воскресенье, я в компании летчиков отдыхал на реке. Владимир Плюшкин в разговоре упрекнул меня за то, что я не проверил перед взлетом положение тумблера раскрытия сопла, и заметил, что мне повезло — могло очень плохо кончиться. Может быть, это прозвучит странно, но мне дорого то, что рядовой летчик, капитан, может критиковать меня,

начальника Управления, полковника, за действия в качестве летчика, — на мой взгляд, это значило, что он видит во мне коллегу, уважает меня и знает, что я пойму правильно.

В начале 1961 года была произведена коренная реорганизация военных авиационных испытательных организаций. Наш Институт, ГК НИИ ВВС, объединили с Научно-испытательным институтом ракетного вооружения, ГосНИИ-6. В качестве 3-го управления включили Центр испытаний авиационного противолодочного оружия в Феодосии. Ненадолго в состав Института вошел и Центр испытаний воздухоплавательной техники в Вольске (значительно позже он снова вошел в состав Института). Образовали также новый институт в Чкаловской — ЦНИИ-30, который должен был определять перспективы развития авиации и ее вооружения и вырабатывать тактико-технические требования — ТТТ — к новым образцам техники и Общие технические требования — ОТТ ВВС. (ОТТ — это требования для всех видов летательных аппаратов и другой авиационной техники, в основном касающиеся безопасности полета, а также вопросов удобства эксплуатации. Фактически это сертификационные требования. В их создании, как и до этого, продолжали играть большую роль специалисты нашего Института.)

Основным местом базирования объединенного института, названного ГНИКИ ВВС (Государственный научно-испытательный Краснознаменный институт Военно-воздушных сил), определили Владимировку. Кроме нашего комплексного истребительного Управления, которое к этому времени уже полностью было во Владимировке и стало теперь 1-м, туда перевели вновь образованное 2-е Управление — испытаний самолетов-ракетоносцев и бомбардировщиков (начальник — генерал Сергей Александрович Рычков) и включили в его состав отделы испытаний соответствующего вооружения из ГосНИИ-6, а также создали отделы оборудования, сделав его тоже комплексным.

Позже, после постройки специального здания, перевели из Чкаловской Управление испытаний спецоборудования (оно стало 5-м). За этим названием скрывается очень широкая номенклатура авиационной техники, начиная от самолетных радиостанций и других радиосредств и кончая наземными системами обеспечения посадки самолетов. Начальником его был генерал Анатолий Афанасьевич Польский.

Из «местных» подразделений без изменений осталось Управление трассовых измерений (9-е), в состав которого входит несколько контрольно-измерительных пунктов (КИП), размещенных в разных местах обширной степной территории.

КИПы оснащены кинотеодолитами и радиолокаторами регистрации траектории полета самолетов и ракет. При КИПах построены служебные городки, где живут солдаты и офицеры, их обслуживающие. И начальник Управления остался прежний — Андрей Семенович Гладилин, который позже стал генералом.

Было также 8-е Управление — испытаний наземной техники обслуживания самолетов, в него вскоре перевели из нашего 1-го Управления отдел испытаний и запуска радиоуправляемых самолетов-мишеней.

На Чкаловской создали филиал Института, включающий в себя 4-е Управление — испытаний самолетов транспортной авиации, вертолетов и парашютно-десантной техники (из остатков «старого» 1-го управления), а также существовавшие и раньше 6-е Управление — испытаний двигателей и 7-е Управление — испытаний средств жизнеобеспечения и спасения экипажей (как летчиков, так и космонавтов).

«Старый» ГК НИИ ВВС представлял собой просто кладезь высококлассных, поистине уникальных специалистов в области авиационной техники. Конечно, их высокий уровень определялся прежде всего характером работы и ролью Института во всем процессе создания авиационной техники. Творческая работа с постоянно совершенствующейся техникой, не допускающая шаблона, способствовала тому, что из всех обладавших способностями инициативных инженеров, летчиков, да и техников, вырастали специалисты высокого класса.

Но немалое значение имело и то, что Институт был недалеко от Москвы. Желающих работать там было много, что позволяло выбирать лучших. Да и «текучести» кадров практически не наблюдалось.

Опытные инженеры и летчики Института ценились в организациях авиационной промышленности, обладали там, как правило, большим авторитетом. Многие из них превосходили специалистов промышленности в понимании качеств даже созданных теми образцов техники благодаря более разностороннему опыту работы с различными фирмами и объектами.

Поэтому и авторитет Института был очень высок. Фактически все серьезные работы, связанные с авиационной техникой, даже не касавшиеся испытаний, еще с 20-х годов в стране проводились с участием специалистов испытательного Института ВВС. Достаточно вспомнить хотя бы знаменитые перелеты довоенного времени (Громова, Чкалова, Гризодубовой, Коккинаки и других), которые в основном обеспечивались работниками Института. Много и других примеров.

Мы считали, что с переездом основных управлений во Владимировку снизится роль Института в создании техники на стадиях, предшествующих государственным испытаниям. Так и произошло, хотя и не сразу. Несмотря на уход ряда высококлассных специалистов, их оставалось еще много, и воспитывались новые. Способных, грамотных людей удерживала привлекательность испытательной работы, их увлеченность ею.

Это был период, когда Хрущева охватила идея перевода из Москвы организаций «ближе к производству». Так было переведено, кажется, под Калугу, Министерство сельского хозяйства, как будто его сотрудники должны работать на земле (тогда должен был возникнуть вопрос, в какой именно сельхоззоне его разместить!).

Подтолкнуло принятие решения о переводе нашего Института, очевидно, одно трагическое событие. Летом 1959 года в Чкаловской разбился бомбардировщик Ту-16, прикомандированный для каких-то испытаний из авиации ВМФ с экипажем. Самолет находился в воздухе, когда неожиданно аэродром накрыло грозовой облачностью с сильным ливнем. Присутствовавший на КДП начальник летной службы Института полковник Виктор Алексеевич Иванов передал на борт команду о немедленной посадке. Это было ошибкой — на самолете оставался запас топлива почти на два часа полета, а ливень обычно не бывает долгим, да и на другой аэродром можно было уйти.

На последней прямой перед посадкой, уже под облаками, летчик, плохо видя землю через залитое сильным дождем остекление фонаря, снизился ниже глиссады и коснулся земли колесами за два километра до ВПП, еще до ближней приводной радиостанции. Самолет «скозлил» и затем врезался в дом деревни Хотово, находившейся на Щелковском шоссе как раз на посадочном курсе, разрушил несколько деревенских строений, при этом погибло шесть или семь жителей. Из шести человек на борту остались живы только два стрелка-радиста. (Позже всю деревню переселили в другое место.)

Я приехал на место катастрофы через час или два и застал жуткую картину. Уже стемнело, самолет и три дома продолжали гореть, кругом люди, крики, стоны. Прямо-таки эпизод войны.

Была, конечно, и ошибка экипажа — при заходе в сложных метеоусловиях штурман или второй летчик должен был подсказывать летчику высоту по радиовысотомеру. Либо информации от них не было, либо летчик не успел во время прекратить снижение машины. А на экране наземного посадочного локатора отметка от Ту-16 была плохо видна из-за

помех от сильного дождя. Оператор посадки все-таки дал команду набрать высоту, но было уже поздно. Обвинили Иванова, за то, что не направил самолет на запасной аэродром.

Во время одного из заседаний аварийной комиссии, проходя по коридору, я увидел в приоткрытую дверь Героя Советского Союза Виктора Иванова, стоявшего перед членами комиссии, бледного, с красными пятнами на лице от горестных переживаний и проработки. Мне его стало жаль. Приказом министра обороны предписывалось отдать Иванова под суд (чего не произошло).

Катастрофа послужила поводом для снятия с должности начальника Института генерала А. С. Благовещенского, боевого летчика, Героя Советского Союза, энергичного и требовательного начальника. Ему тогда не было и пятидесяти лет. У него, очевидно, не сложились отношения с новым руководством ВВС. Главнокомандующим с 1957 года уже был не П. Ф. Жигарев, с которым у Благовещенского были доверительные отношения, а К. А. Вершинин. Его заместителем по вооружению вместо П. А. Лосюкова стал генерал А. Н. Пономарев. Как-то до этого я слышал от него фразу по адресу Благовещенского: «Он неуправляем». Властный Пономарев таких подчиненных, отстаивавших собственное мнение, даже генералов, не очень жаловал.

Благовещенского взял к себе руководителем летно-испытательной базы генеральный конструктор А. Н. Туполев, а начальником Института в Чкаловской назначили генерала Н. Т. Пушко, прибывшего из строевой части. Нельзя сказать, что он был подходящим человеком для нашей работы.

Начальником нового ГНИКИ ВВС во Владимировке стал генерал М. С. Финогенов, бывший до этого там же начальником ГосНИИ-6 (Благовещенского уже в Институте не было, а Пушко не котировался), а первым заместителем назначили генерала А. П. Молоткова, занимавшего до этого такую же должность в Чкаловской.

В мае 1961 года мне, в числе четырех начальников управлений Института, присвоили звание генерал-майора авиации. Хотя я и ожидал, что мне могут присвоить это звание, соответствующее моей должности, но все равно как-то не верилось, что это произошло. Я долго стеснялся называть, как это полагается, свое звание, отвечая по телефону или представляясь кому-либо.

Потом я узнал, что в общем списке, готовившемся для представления на подпись Председателю Совета Министров Хрущеву, был и мой брат Алексей, бывший тогда командиром

авиационной дивизии. Видимо, решили, что неудобно давать генеральское звание сразу двоим братьям, да еще Микоянам, и его вычеркнули — очевидно, как младшего. Он стал генералом через год.

Положение полковника у нас в армии резко отличается от того, которое приобретают, став генералом, можно сказать, что это переход в другое качество. На мой взгляд, это неправильно. В американской армии отличия, кажется, намного меньшие.

Для того чтобы получить генеральское звание, полагалось проработать на должности, для которой это звание предусмотрено, обычно не менее двух лет (если учитывать мою предыдущую должность помощника начальника Института, у меня было почти три года). Но бывает, что звание так и не присваивают. Позже, в 80-х годах, такое случилось с начальником 1-го Управления Валерием Мигуновым. Его несколько раз представляли на звание генерала, но каждый раз в течение соответствующего года в управлении происходило какое-либо ЧП (хотя бы и без его вины), и его вычеркивали. Так и ушел он из Института, после нескольких лет командования самым большим и ответственным Управлением, в звании полковника, однако получил звание Героя Советского Союза за мужество, проявленное при летных испытаниях.

В отношении генеральских званий Институт периодически прижимали. Где-то в 70-х годах снизили до полковника категорию начальников управлений, в которых не было летных подразделений. В 1990 году Институт реорганизовали в Государственный центр летных испытаний. При этом сняли генеральскую категорию и с начальников летных управлений. А в 1998 году остались только две генеральские должности — начальника Центра и начальника штаба.

Такое Управление, как 1-е, после объединения в 1972 году истребительного и бомбардировочного имело почти полторы тысячи человек личного состава, в большинстве своем офицеров, из которых около шестидесяти полковников (начальники служб и отделов и многие летчики и штурманы), около ста двадцати человек летного состава (летчики, штурманы, радисты). Управление отвечало перед государством за оценку и рекомендации о возможности принятия на вооружение новых самолетов. Роль и ответственность начальника такого Управления очень высока, уж не меньше, чем командира авиационной дивизии, у которого штатная категория всегда была генеральская.

Или 3-е Управление, около Феодосии, испытывавшее все авиационное противолодочное вооружение, а также

предназначавшиеся для флота самолеты и вертолеты. Начальник его являлся и начальником гарнизона, ведая служебным и жилым городками. Людей там, с учетом гарнизона, наверное, не меньше, чем в 1-м Управлении. И вот эти обе должности в 1990 году стали «полковничьи». Это, на мой взгляд, было несправедливо и неправильно с точки зрения кадровой политики (во всяком случае в то время).

В 1961 году я был включен в состав делегации Советского Союза на авиационный салон в Фарнборо, вблизи Лондона. Делегация была очень представительная: генеральные конструкторы С. В. Ильюшин и О. К. Антонов, начальник Летно-исследовательского института МАП В. В. Уткин, начальник ГосНИИ гражданской авиации М. М. Кулик, сотрудник ВПК Б. Ворожцов и другие руководители. От военных были заместитель начальника вооружения ВВС генерал-лейтенант авиации А. Н. Белюнов, полковник В. Ф. Павленко из академии им. Жуковского и я. Возглавлял делегацию заместитель министра авиационной промышленности С. М. Лещенко. Входил в делегацию и Игорь Миловидов, как представитель Комитета по науке и технике, позже ставший известным на Западе, как полковник разведки КГБ.

Мы поселились в Лондоне в дешевой гостинице, при этом Ильюшин и Антонов жили вдвоем в одном номере, а Белюнов и я — в другом. Как бы могли это обыграть в газетах: два генеральных конструктора и два генерала — им не могли обеспечить по отдельному номеру! Но наши «командировочные» большего не позволяли.

Вначале нас собрали в посольстве на совещание. Напутствие нам давал мой хороший знакомый Анатолий Павлов, о котором я уже писал. Будучи офицером ГРУ, в этот период он числился секретарем посольства по науке и технике.

Три дня мы ездили в Фарнборо на «аэрошоу» английской авиационной техники, которое тогда проводилось ежегодно. Со следующего года выставка стала международной и вскоре стала проводиться по четным годам — «в очередь» с выставкой в Бурже под Парижем, проводимой по нечетным (мне там довелось побывать через четыре года). Каждый день мы были гостями какой-либо из самолетных фирм, смотрели воздушный показ из их шале, а потом они нас приглашали на обед, что было кстати ввиду нашей ограниченности в средствах.

Одной из показанных новинок было катапультное кресло летчика, спасающее с нулевой высоты и нулевой скорости, благодаря ракетному двигателю и ускоренному процессу раскрытия парашюта. (Наши кресла, например на МиГ-21,

спасали тоже с нулевой высоты, но только при наличии поступательной скорости не менее 130 км/ч.) Наземная установка для демонстрации катапультирования стояла на противоположной от трибун стороне аэродрома. В шале фирмы «Авро» меня познакомили с ее летчиком-испытателем (к сожалению, не помню фамилии). В разговоре с ним я упомянул об этой установке и пожалел, что она далеко — бесполезно снимать моей кинокамерой. И вдруг, к моему удивлению, он предложил отвезти меня туда. Мы поехали вдвоем в его машине, в воротах он показал свой пропуск, и нас пропустили. Подъехали к большой палатке, летчик провел меня внутрь и представил находившимся там офицерам. Это были летчики — участники воздушного показа. Потом он показал, где можно встать, чтобы снимать киноаппаратом. В те времена это все казалось совершенно невероятным — советский летчик-испытатель проезжает на служебную территорию английского испытательного аэродрома и снимает вблизи демонстрацию новейшей катапультной установки! (Через несколько лет в конструкторском бюро Г. И. Северина было создано наше катапультное кресло — К-22, спасающее также с нулевой высоты и нулевой скорости. Это в 90-х годах было поневоле продемонстрировано на аэрошоу в Бурже, когда летчик-испытатель Анатолий Квочур спасся буквально в последнюю секунду падения самолета.)

В следующие три дня, разбившись на группы по четыре-пять человек, мы ездили на различные фирмы вблизи Лондона. Особенно я запомнил поездки на фирму «Ридифон», создателя самолетных тренажеров, и на фирму радиоаппаратуры «Маркони». В нашей группе роль переводчика выполнял я, что было непросто, так как терминологию радиотехники, в отличие от самолетной, я знал слабо.

На фирме «Ридифон» нам показали тренажер самолета «Боинг-707». Мне разрешили сделать «полет» по кругу. Тогда я еще не имел опыта полетов ни на одном четырехдвигательном самолете, да и «боинг», естественно, мне был незнаком, но полет все-таки получился. Меня не предупредили, что кабина стоит на подвижной платформе, и когда я на «разбеге» взял штурвал на себя, то вдруг почувствовал, что нос самолета поднимается! С удивлением посмотрел на стоявших в кабине английских специалистов, они заулыбались, поняв, что мне понравился их сюрприз, — тренажер имел частичную подвижность. Хотелось сделать еще полет, но руководитель сказал, что подошло время тренировки летчиков какой-то авиакомпании. Время строго соблюдается — они не могут задержать плановую тренировку ни на минуту.

Хозяева издали показали тренажер самолета-истребителя в конце зала, кабина которого была укреплена на штоке мощного гидроцилиндра. Это был шестистепенной тренажер (имеющий возможность вращения вокруг трех осей и перемещения вдоль них).

Подвижность тренажера нужна для того, чтобы имитировать ощущения летчика при эволюциях самолета в реальном полете. При пилотировании самолета самой первой «обратной связью» для летчика (необходимым элементом всякого процесса управления), особенно в полете по приборам, является ощущение изменения перегрузки (или иначе — ускорения силы тяжести), прежде всего вертикальной (играет роль именно изменение перегрузки, а не ее величина). Взяв, например, ручку на себя, летчик сразу ощущает реакцию — увеличение перегрузки, а при неподвижном тренажере он только потом, с задержкой, видит результат своих управляющих воздействий — изменение положения символа самолета на авиагоризонте и положения стрелки на указателе вертикальной скорости.

Тренажер «боинга», на котором я «летал», обеспечивал только наклон кабины. При разбеге на взлете кабина наклонилась назад, спина прижалась к спинке кресла, и возникало ощущение разгона. При подъеме переднего колеса она сделала небольшой «клевок» вверх, и одновременно переместилось изображение взлетной полосы перед остеклением кабины. На посадке при пробеге кабина наклонилась вперед, меня удерживали привязные ремни, и я ощущал как бы торможение. Аналогично создавались ощущения увеличения и уменьшения скорости в полете. Но вертикальную перегрузку на таком тренажере имитировать невозможно.

Шестистепенной тренажер позволяет имитировать и вертикальную перегрузку, правда, в течение короткого времени — пока шток цилиндра не дойдет до крайнего положения. Но этого достаточно, чтобы почувствовать изменение перегрузки (потом шток плавно, незаметно для летчика возвращается в нейтральное положение).

В земных условиях создавать в течение продолжительного времени перегрузку, отличную от создаваемой силой земного притяжения, возможно только при движении по криволинейной траектории, например на центрифуге.

Я тогда уже был знаком с тренажерами. После испытаний на опытной эксплуатации в Чкаловской находился, по-моему, первый наш комплексный тренажер — самолета МиГ-19 (на неподвижной платформе). Сначала я несколько скептически относился к тренажерам, считая, что пользы от них немного —

реального полета не заменишь. Но как-то, вернувшись из отпуска, встретил в коридоре заместителя начальника управления по летной части Ю. А. Антипова. «Только что из отпуска? После обеда полетим на УТИ МиГ-15 под колпаком на проверку техники пилотирования по приборам». А я не летал почти два месяца. (Техника пилотирования летчиков проверяется на самолете с двойным управлением с определенной периодичностью, тем реже, чем выше класс летчика.) Надо сказать, что перерывы в полетах больше всего влияют именно на пилотирование по приборам. Кто-то из летчиков надоумил меня потренироваться на тренажере. Я так и сделал, «полетав» на нем минут тридцать.

Полет с Антиповым прошел нормально, он удивился, не заметив потери навыков, и поставил пятерку почти по всем элементам. С тех пор я переменил отношение к тренажерам. Потом мне приходилось участвовать как в их отработке, так и в испытаниях. Комплексный тренажер создает почти полную имитацию полета и позволяет тренировать действия летчика при нормальном пилотировании, а также, что очень важно, и при отказах и аварийных ситуациях, многие из которых в полете имитировать невозможно или опасно. Конечно, тренажер не может полностью заменить полеты (в частности, потому, что при этом другое психологическое состояние — не возникает чувство опасности), но он позволяет сократить количество полетов при обучении и поддерживать уровень готовности, например, при отсутствии реальных сложных метеоусловий. Хотя современный тренажер и дороже самолета (из-за очень сложной компьютерной электроники для имитации полета, работы систем, в том числе с отказами, а также визуализации внешнего пространства и поверхности земли), но в конечном итоге его применение экономит средства.

Конечно, лучше, когда характеристики и оборудование кабины тренажера соответствуют конкретному самолету, но тренажер даже и другого типа самолета очень полезен для тренировки летчика. Он тренирует распределение внимания и восприятие «образа полета» по показаниям приборов в слепом полете, а также моторные реакции при пилотировании.

В Англии была еще одна интересная встреча. На аэродроме меня познакомили с известным английским летчиком подполковником Полом Ричи, и он пригласил меня к себе домой в гости. Пойти в дом к англичанину, никому не сказав, будучи в составе делегации, в те времена было немыслимо, тем более кто-то из наших присутствовал при разговоре. Вернувшись из Фарнборо в советское посольство, я зашел к послу и спросил его совета. Он не возражал, но сказал, что лучше пойти вдвоем с

Игорем Миловидовым.

Мы поехали на метро по указанному адресу. Это оказался район богатых особняков. Перед солидным трехэтажным домом, к которому мы подошли, стоял «Роллс-Ройс». Дверь нам открыл слуга в ливрее. Можно было ожидать приема в какой-нибудь парадной комнате, но нас провели в небольшую гостиную или, скорее, кабинет в полуподвальном этаже. Там оказалось человек восемь гостей, мужчин и женщин, среди которых был и маршал авиации (генеральское звание в британской авиации). Запомнился мне разговор с его женой. После какой-то ее фразы я спросил: «Вы что, не любите русских?» — «А за что мне их любить?» — сказала она. Я вначале удивился, а потом подумал: а действительно, за что ей любить русских?

Пол Ричи воевал в составе 1-й эскадрильи Королевских ВВС, которая с самого начала Второй мировой войны базировалась во Франции. Он подарил мне новое издание своей книги, написанной еще в 1941 году, о боевых действиях этой эскадрильи во Франции до момента ее капитуляции. Эскадрилья очень хорошо проявила себя в боях во время наступления немцев в мае 1940 года, сбив много самолетов противника при очень малых своих потерях. Кстати, как я понял из книги, радиосвязь у них уже тогда была обычным делом, в то время как у нас она стала широко применяться только с начала 1943 года.

Как-то, через несколько лет после английского издания моей книги (в 1999 году), я получил письмо от англичанина — любителя авиации. Он написал, что еще во время войны прочитал эту книгу об английской эскадрилье, воевавшей во Франции, но титульного листа в книге не было (кажется, из условий секретности). Его она очень заинтересовала, но он нигде не мог узнать название и фамилию автора. И вот теперь он узнал это из моей книги!

29 октября 1962 года мне в кабинет во Владимировке позвонили из управления ВВС и сказали, что в Новосибирске разбился летчик нашего управления Виктор Андреев. Прошло пять лет после последних трагедий среди летчиков-истребителей — гибели Николая Коровина и Игоря Соколова. К сожалению, в последующие годы катастрофы с летчиками-истребителями стали происходить чаще.

Виктор Андреев, боевой летчик, фронтовик, попал к нам из Кубинки, где он служил в полку, которым одно время командовал мой брат. Может быть, поэтому я чувствовал с его стороны особую симпатию к себе. Он был хорошим, веселым человеком, любил друзей, компании и женщин, конечно, тоже. У Виктора был хороший голос, тенор, и он за праздничным столом часто по

просьбе товарищей пел оперные арии. Последний раз я слушал его пение на своем сорокалетии, за три с небольшим месяца до его гибели. Вспоминая о нем позже, друзья часто рассказывали о разных юмористических ситуациях, связанных с ним. Так, однажды, возвращаясь под утро в гостиницу, где жили летчики, он натолкнулся во дворе на командира летчиков Н. П. Захарова, вышедшего на зарядку. Виктор не растерялся и стал размахивать руками, как будто он оказался во дворе с той же целью. После звонка из Москвы я поехал в гостиницу к летчикам, и мы вместе, по-русски, помянули нашего товарища.

Андреев выполнял облет первого серийного самолета Су-11, выпущенного Новосибирским авиационным заводом (для полетов на первых серийных самолетах в качестве летчика военной приемки обычно приглашают одного из наших, участвовавших в государственных испытаниях). Когда он находился над городом, «зависли» обороты двигателя — при даче газа обороты не возрастали, хотя температура росла, а тяги не хватало для горизонтального полета. Самолет снижался и до заводского аэродрома дотянуть не мог. Андреев передал по радио, что будет катапультироваться. В это время он находился над городом в районе химического завода — упавший после катапультирования самолет наделал бы немало бед. Виктор, видимо, это понял и катапультироваться не стал. Он спланировал до аэродрома ДОСААФ, слишком короткого для самолета Су-11, и произвел посадку с убранным шасси, «на живот».

Мы не раз в коллективе летчиков обсуждали возможность посадки с убранным шасси на современном истребителе с большой стреловидностью крыла и пришли к выводу, что это опасно, так как такой самолет приземляется с большим углом тангажа — с высоко поднятым носом. При касании самолета хвостом о землю нос его резко опустится и «хлыстом» ударится о землю, при этом на летчика воздействует большая ударная перегрузка. Вспомнилось, что Виктор выражал сомнения в этом. Но так и произошло: от ударной перегрузки у него были сильно повреждены внутренности, и, прожив полчаса, он умер.

Но если бы он сел с выпущенным шасси, было бы не лучше — аэродром маленький, а за ним лес. Единственной, хотя и слабой, возможностью более благополучного исхода могла быть посадка на одну выпущенную переднюю ногу и на хвостовую часть фюзеляжа — длина пробега была бы меньше.

На следующий день после этой катастрофы погиб парашютист-испытатель нашего Института Петр Долгов. Вдвоем с Евгением Андреевым они выполняли рекордный прыжок с высоты более 25 км из гондолы стратостата с целью испытаний

высотного снаряжения летчиков. Андреев, который был в высотном компенсирующем костюме, покинул гондолу с помощью самолетного катапультного кресла и, пролетев по заданию в свободном падении почти 24 км, на высоте около пятисот метров открыл парашют. Долгов, в скафандре, должен был прыгать через входной люк с немедленным открытием парашюта. Выходя из люка, он, видимо, задел скафандром за какую-то выступающую деталь конструкции и порвал его оболочку. Давление из скафандра сразу стравилось. На такой высоте, где давление атмосферы в тридцать с лишним раз меньше, чем у земли, кровь закипает, и кровообращение прекращается. Парашют раскрылся автоматически, но Долгов приземлился мертвым.

Хоронили Петра Долгова и погибшего накануне Виктора Андреева в один день на историческом кладбище на территории Чкаловского аэродрома, где захоронены только летчики и их экипажи. С 60-х годов там уже не хоронят.

Евгению Андрееву и посмертно Петру Долгову присвоили звание Героев Советского Союза. Такого же звания посмертно удостоился и Виктор Андреев, который ценой своей жизни избавил жителей города от падения самолета. Его именем назвали улицу в нашем жилом городке во Владимировке.

Петр Долгов вместе со своим начальником, известным парашютистом полковником Николаем Константиновичем Никитиным, занимались от нашего Института парашютной подготовкой первых космонавтов — «гагаринской» группы. Вся группа была на похоронах. Кроме Гагарина, Титова, Николаева и Поповича мы еще никого из них не знали, но мне запомнился высокий, худой, с живым, смышленым лицом старший лейтенант — это был Алексей Леонов. Помню, как Никитин сказал мне: «Послушай меня, Степан, — если что не так в полете, не медли — тяни красные ручки» (то есть приводы катапульты). (Через несколько лет Н. К. Никитин участвовал в групповом затяжном прыжке. Парашютист, прыгнувший перед ним, почему-то сразу открыл парашют. Никитин пробил его купол и ударился головой в голову того парашютиста. Оба они погибли.)

По грустной иронии судьбы Андреев и Долгов жили в одном доме, на одном этаже в соседних квартирах. На поминках мы вместе с Гагариным и несколькими летчиками переходили из одной квартиры в другую и обратно. Потом пошли провожать Гагарина (космонавты тогда еще жили в Чкаловской, Звездного городка еще не было), а он затащил нас к себе домой. Много рассказывал, но не о космическом полете, а о своих полетах на МиГ-17 в строевом полку на Севере.

3 ноября, на следующий день после моего возвращения с похорон в Ахтубинск, мне в кабинет позвонили по телефону засекреченной связи ВЧ: «Вас вызывают из секретариата товарища Микояна». Звонил Федя Лобочкин, бывший сотрудник охраны моего отца еще с довоенного времени, а теперь один из его дежурных секретарей: «Степан Анастасович (обычно он меня звал по имени и на «ты»), такое несчастье — Ашхен Лазаревна умерла». Это моя мама. В тот же день я на попутном самолете улетел в Москву.

А. И. Микоян в это время был на Кубе в связи с «Карибским кризисом». Его сопровождал в числе других младший сын, мой брат Серго, специалист по Латинской Америке. В поездке он помогал отцу в качестве второго референта.

Похороны были назначены на второй послепраздничный день, и мы надеялись, что отец прилетит. Через день прилетел в Москву Серго, но Анастас Иванович остался там. 8 ноября Серго позвонил сын Хрущева Сергей, с которым они дружили, и сказал, что Никита Сергеевич приглашает его и меня к себе на дачу к обеду. За столом были только мы четверо. Хрущев говорил о горячих событиях последних дней, о том, что американцы обнаружили наши ракеты, размещенные на Кубе, и возникла острая опасность военного столкновения с самыми ужасными последствиями. Рассказал о своих переговорах с Кеннеди и о том, как «запсиховал» Кастро. «Представляете, он требует, чтобы мы немедленно нанесли ракетный удар по США! Он как будто не понимает, что это означает глобальную катастрофу! Пришлось послать к нему Анастаса Ивановича. Только он, с присущим ему дипломатическим тактом, может образумить Фиделя».

(Из беседы я понял, что Хрущев считал возможным сохранить в тайне размещение ракет. Но ведь это наивно! Хотя я знаю и другие случаи проявления наивности со стороны руководителей государства. Так, в период войны в Корее из разговора с отцом мне стало ясно, что в Политбюро считали возможным сохранить в тайне участие в воздушных боях советских летчиков. Я ему тогда объяснил, что американцам достаточно настроить обычный радиоприемник на волну наших самолетных радиостанций, чтобы все стало ясно.)

Никита Сергеевич сказал, что он послал шифровку Анастасу Ивановичу и разрешил приехать на похороны, но тот ответил, что обстановка очень серьезная: Кастро в нервном состоянии, только что начались переговоры, и уезжать ему нельзя. Просил похоронить Ашхен Лазаревну, не дожидаясь его приезда. (Мы сами связаться с ним не могли.)

Хоронили маму 10 ноября. На прощание в зале клуба

Министерства обороны на улице Куйбышева (теперь Ильинка) пришло очень много людей, знакомых и незнакомых. После теплых слов в адрес Ашхен Лазаревны, сказанных Хрущевым, когда мы обедали у него, и его сожаления, что его товарищ, Анастас, не смог приехать на похороны, показалось странным и обидным, что Никита Сергеевич не нашел времени проститься. Но его жена Нина Петровна и дочь Рада пришли.

А отец в эти дни вел очень трудные переговоры с Фиделем Кастро. Фидель хотя и встретил его на аэродроме, но потом два или три дня не приглашал к себе. Как рассказывал нам бывший посол на Кубе А. И. Алексеев, когда только что началась первая их беседа в кабинете Кастро, по телефону из посольства сказали о шифрованной телеграмме с сообщением о смерти жены Микояна. Вначале предупредили об этом Кастро, а потом сказали отцу. Он отошел к окну и стоял там один. Кастро предложил перенести встречу, но отец, поехав в посольство, чтобы прочитать шифровку, вернулся и продолжил переговоры. Серго рассказывал, что, вернувшись в посольство, отец лег на кровать и лежал с закрытыми глазами. Потом сказал, что ему улетать нельзя, а Серго должен вернуться в Москву.

Через некоторое время отношения с Кастро наладились, договорились о вывозе ракет и самолетов Ил-28. С Кубы отец полетел в Вашингтон и встретился с президентом Джоном Кеннеди.

С тех пор Фидель и мой отец относились друг к другу с большой симпатией. Когда Кастро прилетел позже в Москву, он был в гостях в доме отца на Ленинских (ныне Воробьевых) горах. Была очень теплая встреча с участием всех десяти внуков отца. Были и мы, два брата, с женами. Был у нас в гостях на даче как-то и Рауль Кастро.

Отец прилетел в Москву через две недели после похорон и с аэродрома поехал на Новодевичье кладбище на могилу жены, с которой счастливо прожил более сорока лет.

Вскоре после смерти мамы отец подобрал ее фотографии, начиная с детских лет — совместные, с родными, с детьми и внуками — больше пятидесяти штук. Их пересняли и увеличили в фотостудии Верховного Совета и сделали по его заказу несколько одинаковых альбомов. Он подарил нам, сыновьям, каждому по альбому, а также и по несколько застекленных и окантованных больших фотопортретов мамы.

Чем больше проходило времени после ее смерти, тем сильнее я ощущал эту потерю для себя и всей нашей семьи, включая и ближайших родственников. Наша мама фактически была ее душой и совестью. Очень хороший, добрый человек, хотя и

вспыльчивая, она была исключительно скромной до стеснительности, совестливой и заботливой. Она органически не могла что-то сделать для себя или для семьи, если это было в ущерб другим людям. У мамы было очень развито чувство гражданского долга. Она не сделала даже попытки помешать моему поступлению в летную школу и уже во время войны второму сыну, еще не окончившему средней школы, стать летчиком. И даже когда Володя погиб в бою, она, как и отец, не стала мешать третьему сыну (тоже после девятого класса) уехать в летную школу. Совесть и чувство долга не позволяли ей добиваться каких-либо поблажек для своих детей в смысле службы в армии и участия в войне.

Гибель сына Володи в воздушном бою под Сталинградом была для всех нас, тем более для мамы, тяжелейшим ударом, хотя, вопреки всему, она в первые годы еще надеялась, что он вернется. С того времени здоровье ее пошатнулось, что, очевидно, и привело к ее смерти в возрасте неполных шестидесяти шести лет. Но не только это. Я уже говорил о большом психологическом напряжении, с которым она жила в годы тирании Сталина, хотя и при видимом внешнем благополучии. Не прошли бесследно для нее и смерть сестры при родах и смерть молодой невестки — Аллы Кузнецовой.

Мои родители тогда уже жили в особняке на Ленинских горах. Это был один из пяти особняков, построенных на краю склона горы в середине 50-х годов, специально для членов Политбюро. Идея для того времени, может быть, в принципе была и неплохая — иметь служебные квартиры-особняки для высших руководителей страны (до этого многие из них жили в Кремле). Но, как всегда, не хватило чувства меры. Построили большие, богатые виллы, расположенные на обширной территории. С краю, ближе к Мосфильмовской улице, воздвигли также Дом приемов и спортивный комплекс с бассейном и теннисным залом. (Несколько позже, непонятно зачем, построили еще много особняков, размером поменьше, на территории напротив, за Воробьевским шоссе. Не знаю, кто там жил тогда и как они используются теперь.)

Отца поселили в третьем (от Университета) доме, а в пятом расположился Хрущев. С отцом в доме жил и мой брат Вано с женой и двумя детьми (своей квартиры у него тогда не было), проводили дни и дети других братьев, да и мои дети, когда не ходили в школу, часто гостили там, так что пусто в доме не было.

В других домах поселились Каганович и Маленков. А Ворошилов, переехав в такой дом вдвоем с женой, сразу затосковал по своей привычной кремлевской квартире и уехал

обратно (потом — в дом на улице Грановского).

Мой отец, который очень любил природу и, когда только было можно, уезжал после работы на дачу, теперь пользовался новой возможностью. Приехав с работы, он не менее часа гулял по дорожкам территории особняка на склоне горы, ощущая себя как бы за городом.

После снятия Хрущева было принято решение освободить эти особняки, тем более что ни Брежнев, ни Косыгин там не жили. А. И. Микоян переехал в жилой дом на улице Алексея Толстого. В его «сдвоенной» квартире поселился также младший сын Серго с тремя детьми.

Хочу рассказать еще об одном событии, связанном с «верхами», свидетелем которого мне довелось быть. Кажется, в 1963 году отец проводил свой отпуск на правительственной даче в Пицунде, и с ним находились несколько внуков. Мы с женой тоже приехали на некоторое время к нему. На соседней даче, на общей закрытой территории (всего там три дачи) в это время отдыхал Хрущев. Они с отцом часто общались как у него в доме, так и у нас. Часто ходили вместе гулять по дорожкам заповедного леса и по берегу моря.

Однажды появилось много гостей, членов правительства. Были Косыгин, Воронов, Дымшиц и еще несколько человек, фамилии которых я не помню. Оказалось, что Хрущев решил здесь, в Пицунде, собрать основной состав Совета Министров для обсуждения очередного пятилетнего плана. Жили они на третьей даче и, очевидно, еще где-то поблизости.

Проводились заседания, на которых я, конечно, не присутствовал, но в часы отдыха, обычно после обеда, когда все вместе, во главе с Хрущевым и его двумя первыми заместителями — моим отцом и Косыгиным — гуляли по дорожкам леса и вдоль берега моря, я тоже присоединялся.

Во время одной из прогулок по дорожке вдоль берега моря произошел разговор, характеризующий то, как иногда рождались серьезные решения. Впереди шли Хрущев, Косыгин и мой отец, чуть сзади Воронов, Дымшиц и справа от него я (с ним я общался несколько ближе, чем с другими, не раз мы беседовали вдвоем).

Вдруг Хрущев говорит: «Вот у нас обкомы партии занимаются и промышленностью и сельским хозяйством. Может быть, их разделить и создать промышленные и сельские обкомы?» С точки зрения партийной идеологии и практики это было странное и даже дикое предложение. Я заметил, что все как будто вздрогнули. Мы с Дымшицем недоуменно переглянулись. В этот момент отец, шедший передо мной, чуть отступя назад, дернул меня за рукав: «Молчи!» Зная мой характер прямолинейного

спорщика, он боялся, что что-нибудь скажу против. Но он зря опасался — я понимал, что это не тот случай.

Анастас Иванович вслух сказал, что предложение интересное, но надо подумать. После нескольких слов других товарищей эту тему оставили, но оказалось, что это не шутка — через некоторое время в Москве такое решение, как известно, было принято.

Как ни странно это показалось тогда, но через несколько лет, когда мы с моими друзьями Сашей Бабешко и Андреем Кертесом в беседе вспомнили об этом, то подумали, что, может быть, это был сознательный «подкоп» со стороны Хрущева под партийный аппарат, который соперничал с правительственным аппаратом — разделение обкомов ослабляло их власть. В свою очередь, создание совнархозов привело к некоторой децентрализации управления народным хозяйством и к повышению роли регионов. После снятия Хрущева совнархозы, увы, были ликвидированы.

После двух или трех дней работы совещания организовали поездку на озеро Рица, при этом взяли членов нашей семьи и семьи Хрущева, отдыхавших в Пицунде. Был также и Ворошилов со своей невесткой Надей, тоже отдыхавшие тогда на одной из госдач. На государственной даче, находящейся в дальнем конце озера («даче Сталина»), был устроен общий обед, а потом катание на моторных лодках по озеру. Я снимал на любительскую камеру, в том числе Косыгина за рулем моторной лодки.

Однажды, когда гости уже уехали, Хрущев пошел охотиться в дачном парке Пицунды на зайцев. В это время там гуляла моя жена. Выйдя на полянку, она вдруг увидела в нескольких метрах от себя зайца, и сразу же прогремел выстрел. Это стрелял Хрущев, не заметив вышедшую из-за деревьев Элю. Заяц подпрыгнул и бросился в кусты, и, как сказала моя жена, они «все трое были в шоке». Хрущев вместо извинения сказал: «Что ты здесь ходишь?!»

И еще вспоминаю встречу руководителей в Крыму годом или двумя раньше. Тогда отец с женой и внуками отдыхал в Мухалатке, а Хрущев вблизи Ялты. На другой даче там же отдыхал Ворошилов со своей семьей. В это время на других крымских госдачах жили приглашенные на отдых многие руководители социалистических стран с женами и детьми. Помню, что были Ульбрихт, Гротеволь, Гомулка, Циранкевич, Завадский (у меня есть фотография, где все они запечатлены, кажется, на даче Хрущева, вместе с ним, Ворошиловым, моим отцом и их близкими, включая меня).

Вскоре был устроен большой прием в Александровском дворце в Ялте (возможно, ему предшествовали переговоры). На обеде было много и других людей, наших руководителей и иностранцев, в частности, популярный тогда американский певец

и общественный деятель «друг Советского Союза» Поль Робсон. Потом все вышли в сад, примыкавший к лесу на склоне горы. Там было оборудовано место для стрельбы из охотничьих ружей по «тарелочкам». Хрущев предложил соревнование, всем главным гостям давалась одна попытка с выстрелами из двух стволов по двум «тарелочкам». Мой отец почему-то не стал стрелять, и Хрущев передал ружье мне. Я сбил первую тарелочку в верхней точке, а по второй промахнулся. Сам Хрущев попал по обеим.

Глава 20
Злой гений авиации — штопор

В апреле 1961 года на летной базе ОКБ мне довелось первым из летчиков Института летать на варианте самолета МиГ-21, на котором впервые применили систему СПС — сдува пограничного слоя. При работе системы СПС на верхнюю поверхность отклоненного вниз закрылка крыла через специальные отверстия вдувается сжатый воздух, подводимый от компрессора двигателя. Он ускоряет скорость потока, проходящего над крылом, вследствие чего давление воздуха над ним уменьшается, что увеличивает подъемную силу. Это также предотвращает срыв потока, что позволяет увеличить угол отклонения закрылков и повысить их эффективность. В результате посадочная скорость самолета заметно уменьшается.

На летно-испытательной станции ОКБ меня готовил к полету летчик-испытатель фирмы Георгий Мосолов. Он вместе с одним из инженеров рассказал мне об этой системе и об особенностях поведения самолета.

Я выполнил три полета подряд, без заруливания на стоянку. Когда на планировании при включенном тумблере СПС я выпустил закрылки на 40° и автоматически включился сдув, поведение самолета сразу изменилось. Он как будто «лег на подушку», почувствовалось, что он плотно и устойчиво держится в воздухе.

Однако при выдерживании самолета над самой землей перед приземлением, когда скорость постепенно уменьшается до посадочной, поведение самолета показалось мне необычным. На второй посадке я понял, а на третьей убедился, что после выравнивания мне приходилось невольно отдавать от себя ручку, вместо того чтобы все время подбирать ее на себя. Самолет по мере уменьшения скорости стремился поднять нос и отойти от земли. Это была явная неустойчивость по скорости (устойчивый самолет при уменьшении скорости стремится опустить нос, чтобы ее сохранить).

Когда в летной комнате я рассказывал о полете и отметил неустойчивость на посадке, Мосолов и другие присутствовавшие заулыбались. Заметил-таки! Я понял, что, зная об этом недостатке, они хотели проверить, насколько эта особенность терпима для летчика, впервые с ней встретившегося, и как он отреагирует. Но все же утаивание такой особенности было не совсем этичным. А что, если бы я из-за неожиданности допустил

ошибку?

Через некоторое время самолет с СПС передали на испытания в наш Институт, и на нем выполнили полеты несколько летчиков Управления. На техническом совещании, проводившемся после испытаний, возникла дискуссия. С одной стороны, самолет по устойчивости на посадке не удовлетворял ОТТ ВВС, поэтому инженеры и некоторые летчики высказались против одобрения системы. Но большинство летчиков, и я в том числе, считали, что система дает большие преимущества в уменьшении посадочной скорости и требуемой длины ВПП и ее нужно внедрить. Летчики сумеют приспособиться к особенностям устойчивости, а в крайнем случае систему можно и не включать. Эта возможность и решила дело, система СПС была одобрена и, насколько я знаю, широко применялась в строевых частях.

При обсуждении я еще высказал мысль, что повышенная «плотность», устойчивость движения самолета на предпосадочном планировании (до участка выравнивания) имеет и оборотную сторону. Поведение обычного самолета, без СПС, при уменьшении скорости до очень малой заметно меняется. Самолет на малой скорости, как говорят летчики, «неплотно сидит в воздухе». А при включенной СПС необычно хорошее поведение самолета на малой скорости не «подсказывает» летчику об ее уменьшении. В то же время скорость уменьшается быстрее, чем без СПС, из-за увеличенного сопротивления воздуха. Поэтому надо было особенно внимательно следить за скоростью по указателю и вовремя ее поддерживать увеличением оборотов двигателя. Такое предупреждение мы записали в инструкцию.

Однако мне известен один случай, когда эта особенность привела к неприятности. На Чкаловском аэродроме при тренировочных ночных полетах летчиков-инспекторов ВВС один из них, планируя на посадку, не ощущая быстрого уменьшения скорости по поведению самолета, не заметил этого и по прибору. На высоте около десяти метров скорость стала недопустимо малой, самолет, хотя и не свалился на крыло, благодаря СПС, но грубо приземлился. К счастью, обошлось только поломкой.

В марте 1962 года на совместные государственные испытания поступил комплекс перехвата Ту-28–80, состоящий из самолета Ту-28 (позже он стал называться Ту-128) и той же наземной системы наведения «Воздух-1». В нем еще заметнее проявилась тенденция обеспечения боевых возможностей прежде всего за счет системы вооружения. Самолет был тяжелым и по летным данным, кроме дальности полета, значительно уступал другим перехватчикам. Достаточно сказать, что его максимальное число М ненамного превышало 1,6, а потолок был около 15 000 м.

Однако самолет имел мощную радиолокационную станцию с большой дальностью обнаружения и захвата цели и четыре мощные ракеты К-80 дальнего действия. Скоростную цель этот самолет догнать не мог — можно было только пустить ракеты по ней на отставании (если система наведения вывела перехватчик на малую дальность до цели). Однако основным назначением этого комплекса был перехват целей на встречных курсах, с атакой в их передней полусфере. С точки зрения противовоздушной обороны такой перехват выгоднее, так как не тратится время на заход в хвост цели, и она может быть атакована на более дальнем рубеже.

Перехват в передней полусфере стал возможным благодаря увеличению дальности действия РЛС и наличию оператора, занятого при атаке только этой задачей и не отвлекающегося на пилотирование самолета. Позже обеспечили возможность такого перехвата и на одноместных истребителях, но только тогда, когда внедрили элементы автоматизации в управление как самолетом, так и вооружением. Дело в том, что при атаке на встречных курсах скорость сближения самолетов очень велика — может достигать 3000 и более километров в час, поэтому атака весьма скоротечна, и летчику трудно успеть выполнить все действия с РЛС и с вооружением и одновременно пилотировать самолет.

Большая зона обзора радиолокатора и наличие второго члена экипажа — оператора РЛС на Ту-128 давали также возможность полуавтономных действий, когда наземная система выводит самолет в район возможного появления самолетов противника, а поиск производится экипажем самостоятельно. Это важно для противовоздушной обороны в удаленных районах, где трудно обеспечить сплошную зону обзора наземных радиолокационных станций, например, над океаном или в Заполярье. Там эти самолеты в дальнейшем и несли боевую службу.

Аналогичный комплекс несколькими годами раньше был создан в ОКБ С. А. Лавочкина на основе самолета Ла-250. Я рассказывал уже, что из-за аварии при испытаниях и последовавшего вскоре сокращения авиации работу над этим комплексом прекратили. А потом фактически эту же задачу поручили Туполеву. Нас это удивляло — ОКБ Туполева не имело опыта создания истребителей и вообще небольших самолетов. Это отразилось в том, что самолет получился более тяжелым, чем мог бы быть. Я думаю, как летательный аппарат он уступал самолету Лавочкина, который, правда, мы не успели оценить в испытаниях.

Знаменитый конструктор Андрей Николаевич Туполев, обладавший исключительным конструкторским талантом и

интуицией, имел и слабости. Так он не доверял современным системам управления с гидроусилителями, которые уже широко вошли в жизнь. Он не захотел применить гидроусилители в управлении рулем высоты на созданном в 50-х годах очень удачном бомбардировщике Ту-16, поэтому усилия управления оказались слишком большими.

Но Ту-128 — сверхзвуковой самолет, он не мог обойтись без цельного управляемого стабилизатора, поворачивать который из-за больших потребных усилий можно только посредством гидравлических силовых механизмов. Андрей Николаевич был вынужден согласиться с их использованием, но недоверие его проявилось в том, что оставили и ручное управление. В случае отказа гидравлики летчик должен был специальными рычагами освободить рули высоты, до этого жестко закрепленные на стабилизаторе, и управлять непосредственно ими. Это усложнило и утяжелило конструкцию, и я не знаю ни одного случая, когда эта аварийная система использовалась.

В ноябре 1962 года с самолета Ту-128, впервые в истории отечественной авиации, был сбит в лобовой атаке самонаводящейся ракетой К-80 самолет-мишень Ил-28.

Со стороны военных испытателей на Ту-128 основными летчиками являлись Эдуард Князев, Юрий Рогачев, Игорь Лесников и Игорь Довбыш (в начале испытаний — также Г. Т. Береговой и Н. И. Коровушкин). А штурманами летали Н. Мозговой, В. Малыгин, Г. Митрофанов и А. Хализов. Руководил испытательной бригадой Владимир Викторович Мельников, ведущим инженером был Николай Николаевич Борисов, а ОКБ представлял Давид Кантор.

На Ту-128 тоже проявилась неустойчивость по перегрузке, свойственная многим самолетам со стреловидным крылом, о которой я уже рассказывал. Когда однажды Рогачев выполнял испытательный режим на устойчивость на высоте около 10 000 м, его самолет стал задирать нос, несмотря на последующую дачу штурвала вперед, увеличил угол атаки выше критического и сорвался в штопор. Штурман-оператор Мозговой собрался катапультироваться, но Юра в не очень вежливых выражениях приказал ему сидеть на месте. На высоте ниже 5000 м ему удалось вывести самолет из штопора.

За спасение опытного самолета в этом полете, по подготовленному мной (и поддержанному А. Н. Туполевым) представлению, Рогачев был награжден орденом Красного Знамени, а Мозговой — орденом Красной Звезды.

Поскольку идет речь о Ту-128, расскажу еще о некоторых связанных с ним событиях, в том числе и о трагическом,

происшедшем в последующем десятилетии.

На самолетах с гидравлической системой управления выявилась одна неожиданная особенность: на некоторых типах машин проявлялось чрезмерное фазовое запаздывание самолета по отношению к движению ручки управления. Давая ручку против какого-либо нежелательного движения самолета по тангажу, например, поднятия носа, летчик, не почувствовав сразу эффекта из-за задержки реакции самолета, еще добавлял отклонение руля, что было уже лишним. Ощутив затем чрезмерное движение самолета, летчик отклонял рули в обратную сторону. Опять, не заметив сразу эффекта, он добавлял руля больше, чем нужно. Таким образом, действуя «с перерегулированием» и невпопад из-за запаздывания, летчик сам раскачивал самолет, выходя при этом на большую перегрузку.

Это явление было названо «колебаниями, вызванными летчиком» (за рубежом используется английская аббревиатура PIO — pilot induced occilations), хотя в основе их лежат недостатки контура управления «летчик — самолет». Летчики называют это «раскачкой».

Мы встречались с этим явлением еще на МиГ-19 и пришли к выводу, что в этом случае надо задержать ручку, т. е. остановить ее примерно в нейтральном положении. Колебания сразу же прекращаются. Но в то же время мы убедились, что даже знающий природу этих колебаний и ожидающий их возникновения летчик вначале рефлекторно делает два-три движения по их парированию, усугубляя раскачку, и только потом останавливает ручку управления. На самолетах-истребителях, рассчитанных на большую перегрузку, это обычно не приводит к неприятностям (хотя у нас однажды Эдуард Колков, попав в раскачку на малой высоте, катапультировался из самолета Су-17). Однако на тяжелых самолетах, у которых предельная по прочности перегрузка намного меньше, возрастание ее при увеличении амплитуды колебаний может привести к разрушению конструкции.

Для предотвращения раскачки часто устанавливают демпферы, гасящие колебания. Когда на Ту-128 еще не было демпфера, в режим раскачки попал летчик-испытатель Игорь Довбыш. Он допустил три колебания, после чего сообразил, что надо задержать ручку. Перегрузку около 5 единиц самолет выдержал. А на ракетоносце Ту-22, имеющем меньший запас прочности, в подобных обстоятельствах в нашем Институте произошел трагический случай. Этот самолет спроектирован неустойчивым на дозвуковой скорости, чтобы на сверхзвуке, где устойчивость всегда повышается, она не была бы чрезмерной,

мешающей управляемости. А на дозвуке устойчивость обеспечивалась демпферами, которых для надежности было два. Экипаж выполнял полет на оценку устойчивости с одним работающим демпфером. По заданию они выключили один демпфер, а второй оказался неисправным! Самолет вошел в режим колебаний; и на третьем «качке» стал разрушаться. Штурман Виталий Царегородцев успел катапультироваться и спасся, летчик Владимир Черноиванов катапультировался поздно, и его парашют не успел открыться, а радист Алексей Лузанов остался в самолете и разбился. После этого, кроме демпферов, на Ту-22 установили еще и ограничитель скорости перемещения штурвала, чтобы препятствовать слишком резким движениям летчика при парировании колебаний самолета.

Самолет Ту-128 обладал еще одним недостатком, характерным для стреловидных самолетов с крылом большого удлинения, жесткость которого меньше, чем более короткого крыла. На большой приборной скорости отклонение элеронов приводит к «закручиванию» консолей в стороны, противоположные отклонению элеронов (силой потока, действующей на элерон), что уменьшает эффективность управления по крену, а при более сильной закрутке приводит к тому, что увеличение угла атаки с ростом подъемной силы этой части крыла «пересиливает» действие элерона. Возникает как бы обратное действие элеронов, так называемый реверс.

Так и было у летчика-испытателя Александра Кузнецова, когда он, кажется в 1970 году, на Ту-128 с высоты 5000 м выполнял спираль — крутой разворот со снижением — для проверки управляемости на большой скорости. Когда скорость превысила 1000 км/ч, Кузнецов стал поворачивать штурвал для вывода из крена, но самолет не слушался. Он выкрутил штурвал до упора, но эффекта не было. Положение стало критическим, самолет быстро терял высоту. Но Кузнецов сообразил использовать для вывода руль поворота (обычно выводят только элеронами), дал педаль против крена, и самолет на высоте ниже 2000 м стал выправляться.

Позже, в 1971 году, из-за этого недостатка произошла катастрофа. Летчик Вячеслав Майоров и штурман Геннадий Митрофанов на самолете Ту-128 выполняли испытательный полет на проверку достаточности элеронов для вывода самолета из крена после пуска двух ракет с одной консоли крыла, когда на другой еще висят остальные две ракеты и машина стремится накрениться.

Летчику была задана высота 10 000 м и число $M = 1{,}6$, при этом приборная скорость не должна была превышать 1010 км/ч,

когда еще сохраняется некоторая эффективность поперечного управления. Именно приборная скорость является определяющим фактором при реверсе — она характеризует скоростной напор воздуха, «закручивающий» крыло. Разгоняя самолет с большей высоты, Майоров снизился на 200 м ниже заданной, а число М в момент пуска ракет было чуть-чуть больше заданного. Отклонения очень небольшие, но оба они увеличивали приборную скорость, которая оказалась больше 1020 км/ч, предельной по эффективности элеронов.

После пуска ракет летчик, как ему и было задано, четыре секунды не вмешивался в управление (для того, чтобы имитировать возможную ошибку строевого летчика). Это их и погубило. Самолет стал крениться влево с опусканием носа. Когда Майоров отклонил штурвал полностью на вывод, крен был уже больше 45° и продолжал увеличиваться. Самолет, перевернувшись на спину, уже был в пикировании и скорость возрастала. Ту-128 на пикирование с большой скоростью не рассчитан. Майоров катапультировался, но поясной привязной ремень под действием напора воздуха лопнул, нижняя часть кресла отошла от летчика, а потом подлокотником ударила Майорова по тазу. Парашют автоматически раскрылся, но летчик опустился на землю мертвый. Митрофанов по неизвестной причине не катапультировался.

Очевидно, Майоров, контролируя указатель числа М и высотомер, не заметил, что приборная скорость превысила 1020 км/ч. Может быть, при подготовке летчика к полету было задано число М и высота, но не было подчеркнуто, что главным параметром, определяющим эффективность элеронов, является приборная скорость и ее предельное значение нельзя превышать. Майоров, наверное, мог бы вывести самолет из крена, если бы сообразил использовать руль поворота, как сделал Кузнецов, но у него для этого решения были буквально доли секунды.

Я прилетел на место падения на вертолете сразу после спасательного вертолета. Слава Майоров лежал на земле, накрытый парашютом, а от самолета, в котором остался Геннадий Митрофанов, осталась груда обломков.

Вернусь в начало 60-х годов. В конце 1963 года состоялось очередное присвоение авиаторам звания «заслуженный летчик-испытатель СССР», которым удостоили и меня (после 12 лет работы в Институте). Звания «заслуженный летчик» и «заслуженный штурман» для испытателей были введены в 1959 году, тогда они были присвоены группе летчиков и штурманов Министерства авиационной промышленности и нашего Института. Почетный знак заслуженного летчика-испытателя с

номером 1 получил С. Н. Анохин из ЛИИ, а знак заслуженного штурмана-испытателя номер 1 — наш Николай Степанович Зацепа.

Нашей группе вручали Почетные знаки в феврале 1964 года. Вместе со мной в Президиуме Верховного Совета СССР в Кремле знаки получали генерал А. П. Молотков, полковник П. Ф. Кабрелев и другие. Должен был вручать Брежнев, который являлся тогда Председателем Президиума, но он куда-то улетел с визитом, и награждал нас один из заместителей. (Если бы я получил это звание на полгода позже, вручал бы, возможно, мой отец — он в июне стал Председателем Президиума вместо Брежнева.)

В 1963 году на самолете Су-7Б испытывался новый прицел для бомбометания с кабрирования — ПБК-1. Это был совершенно новый вид бомбометания для истребителей-бомбардировщиков. При таком методе, разработанном главным образом для ядерных бомб, самолет идет на цель на бреющем полете и затем выполняет вертикальный маневр — горку, если он не дошел до цели, или полупетлю, если он прошел за нее. В верхней точке сбрасываются бомбы, и они, описав гиперболическую траекторию, падают вблизи цели. Такой метод позволяет скрытно подойти к цели на бреющем полете и затрудняет средствам ПВО противника стрельбу по самолету. После сброса самолет со снижением на максимальной скорости уходит от воздействия ударной взрывной волны.

Испытательные полеты выполняли Вадим Петров и Владимир Троцкий. В один несчастный день утром после полета Петрова второй полет выполнял Троцкий. Произошла катастрофа, самолет разбился, летчик погиб. Вторая гибель в нашем новом Управлении после Виктора Андреева.

Анализ причины представляет технический интерес. Самолет шел к цели со скоростью 1050 км/ч на высоте менее 100 метров. Неожиданно стали выпускаться посадочные закрылки (могло произойти замыкание в сети, или летчик случайно нажал кнопку их выпуска). Скорость полета почти в два раза превышала предельно допустимую по прочности для выпущенных закрылков, поэтому большой кусок закрылка отломился и ударил по половинке горизонтального стабилизатора, отбив ее (она упала на землю вслед за куском закрылка). Дальше произошло что-то невероятное: самолет упал почти тут же после падения половинки стабилизатора, хотя, имея большую скорость, должен был пролететь дальше по инерции.

На самолете были подвешены три бомбы, но их в обломках не нашли, а «ушки» их подвески оказались разорванными. Ведущий

инженер по испытаниям В. Комлюхин что-то посчитал на бумажке и пошел вперед по направлению полета самолета. Примерно в трех километрах он нашел все три оторвавшиеся бомбы. Выяснили, что ушки рассчитаны на силу до 3000 кг. Вес бомбы 100 кг, и, раз ушки сломались, значит, перегрузка была около 30! Неужели на самолете могла возникнуть такая большая перегрузка? Расчетная разрушающая перегрузка всего 12!

Причиной этого оказалась поломка половины горизонтального стабилизатора. Дело в том, что при полете на большой приборной скорости на самолете возникает сильный кабрирующий момент — самолет стремится поднять нос и уйти вверх. Летчик удерживает его в горизонтальном полете почти полной отдачей ручки от себя. Аэродинамические расчеты показали, что при отломленной одной половине управляемого стабилизатора оставшаяся половина не могла удержать самолет в горизонтальном полете, — он «вздыбился», как бы встал поперек направления движения и резко затормозился. Стальные лонжероны его крыла переломились, как спички, еще до удара о землю. Мощные стойки шасси, по размерам сходные со стволами тяжелых гаубиц, сорвав замки, рывком выпустились и скрутились под действием силы инерции колес. А бомбы сорвались с подвески. При такой перегрузке летчик погиб, очевидно, еще в воздухе.

А должен был выполнять этот полет Вадим Иванович Петров, молодой тогда летчик-испытатель, с которым мне много лет потом довелось вместе работать. Он позже стал Героем Советского Союза и генералом. В те годы с ним тоже произошел аварийный случай. Он летал на Су-9 на проверку запуска двигателя в воздухе, при этом несколько раз останавливал и снова запускал его. Но вот после очередного выключения двигатель не запустился (сгорела пусковая катушка). Петров стал заходить на посадку с неработающим двигателем. Не имея еще опыта таких посадок и волнуясь, он зашел хотя и правильно, но на повышенной скорости и приземлился на параллельную грунтовую полосу с перелетом. Выпустил тормозной парашют, но он оторвался (так часто и бывает в сложных ситуациях, когда летчик торопится его выпустить, не дождавшись уменьшения скорости). К тому же на грунте был гололед, тормоза не действовали. Петров сумел направить самолет между двумя бетонными столбами ограждения, поддерживающими колючую проволоку. За исключением небольших повреждений консолей крыла столбами, самолет остался цел.

По инструкции при незапуске двигателя летчик имел право катапультироваться. Я представил Петрова за спасение самолета

к ордену, но вместо этого начальник вооружения ВВС А. Н. Пономарев вручил ему в подарок фотоаппарат.

Кстати, расскажу и о другой посадке без двигателя. На ее примере мы убедились в том, что для современных скоростных самолетов отказ двигателя на высоте тысяча метров и ниже, при небольшой скорости полета (например, при заходе на посадку) опасен еще и тем, что трудно предотвратить потерю скорости. Для ее сохранения необходимо перевести самолет в крутое планирование, а высоты для этого уже не хватает. Такой случай произошел с инженером-летчиком-испытателем Андреем Михайленко. При заходе на посадку двигатель его самолета Су-9 внезапно отказал на высоте около тысячи метров (из-за поломки привода топливного насоса). Михайленко быстро отдал ручку от себя, но самолет не успел набрать необходимую для планирования скорость, как уже пришлось брать ручку на себя для выравнивания. Самолет грубо приземлился в поле перед аэродромом с поломкой шасси.

Однажды я, в качестве инструктора, должен был лететь на двухместном Су-7у с Василием Котловым для плановой проверки его техники пилотирования. Котлов подрулил к ВПП и запросил по радио: «Прошу на взлетную». С КДП ответили: «На взлетную разрешаю», и он начал выруливать на взлетно-посадочную полосу. По многолетней привычке я посмотрел в сторону траектории захода на посадку и увидел планирующий на ту же ВПП Су-9. Это было странно — никакого запроса на посадку по радио не было (поэтому и руководитель полетов разрешил нам выруливать). Я дал команду Котлову остановиться, и Су-9, промелькнув перед нашим носом, приземлился.

Оказалось, это был Саша Кузнецов, у которого при полете на помпаж остановился двигатель и из-за помпажных вибраций отказала вся электрика, а значит, и радио. По этой же причине не запустился двигатель. (Ведущим инженером по этим испытаниям был мой однокурсник по академии Юрий Михайленко.) Саша стал заходить на длинную полосу аэродрома, но ошибся с расчетом и до нее недотягивал. Тогда он довернул на находящуюся ближе первую ВПП, на которую собирались вырулить мы.

Хочу рассказать о летчике-испытателе Леониде Николаевиче Фадееве, которого я уже упоминал. Среди летчиков нашего истребительного отдела в те годы он, после Игоря Соколова, был наиболее близким моим товарищем, мы втроем, бывало, проводили время и вне службы. Фадеев был веселый и общительный человек, один из тех, кого называют душой коллектива, он был активным участником его жизни, в том числе

и неслужебной. Если надо было организовать какую-нибудь встречу в кафе, чьем-нибудь доме или «на пеньках», отметить чей-нибудь день рождения, присвоение очередного звания или испытательной квалификации, за дело всегда брался Леша, как все называли Фадеева. Конечно, он любил выпить, но не чрезмерно, и по женской части был «не промах». При этом он очень любил свою жену Катю и дочку, а также тещу, которая души в нем не чаяла.

Как-то разнеслась весть, что у жены Фадеева родилась двойня — мальчики. Это было радостное событие для всего отдела. Леша сразу же стал называть их «мои гвардейцы», и это прозвище осталось за ними, когда они выросли и затем стали летчиками-истребителями. Служа в Германии, они оба командовали звеньями, а затем и эскадрильями в одном и том же полку.

Фадеев не имел высшего образования, но был квалифицированным испытателем. Я уже упоминал о его участии в испытаниях первых радиолокаторов и комплекса Су-9–51. Вскоре после этих испытаний его послали в ЛИИ для участия в первых испытаниях самолета Су-9 на штопор. Сделав несколько витков очередного штопора, Фадеев дал рули на вывод. Самолет прекратил вращение, и Леонид начал вывод из пикирования. Он дал рычаг управления двигателем вперед, но обороты почти не возросли, а стрелка указателя температуры выходящих газов угрожающе двинулась к опасной зоне. Двигатель «завис» из-за нарушения потока воздуха в канале воздухозаборника при штопоре. Фадеев стал планировать на посадку, не трогая больше рычаг двигателя. Можно было его выключить и снова запустить, тогда тяга должна была восстановиться, но высота была небольшая, ее могло не хватить для запуска, а посадочная полоса была как будто в пределах досягаемости, и двигатель все-таки немного тянул. На высоте около 1000 м Фадеев понял, что идет с небольшим недолетом, и инстинктивно дал рычаг вперед. Температура подскочила, и двигатель сразу выключился.

Снижение самолета стало более крутым, и Фадеев, не дотянув до грунтовой полосы безопасности, приземлился на неровное поле с рытвинами и песчаными буграми. Самолет несколько раз перевернулся и полностью разрушился. Я видел потом фотографии остатков самолета — часть фюзеляжа, где располагалась кабина, кувыркалась отдельно и лежала на боку. Трудно было представить, что летчик может остаться в живых, но он был жив! Пострадал-таки позвоночник, в результате медицинская комиссия навсегда отстранила Леонида от полетов.

Заслуженный летчик-испытатель Л. Н. Фадеев много лет потом работал на фирме П. О. Сухого в бригаде по составлению

инструкций летчику и умер после двух инфарктов в конце 80-х годов.

Я уже много раз упоминал слово «штопор», поэтому, наверное, стоит рассказать об этом явлении. Очевидно, все слышали о нем в связи с полетами самолетов, но думаю, немногие вне авиации понимают, что это такое (да и работающие в авиации — тоже далеко не все). Это одна из главных опасностей, подстерегавших летчиков с самого зарождения авиации — уже тогда столкнулись с неожиданным самопроизвольным, неуправляемым движением самолета по спиральной траектории вертикально вниз. В России это явление назвали «штопором» (в английской терминологии употребляется слово spin, что означает «вертеться»).

Самолет может войти в штопор, когда угол атаки чрезмерно увеличивается и становится больше критического. Это возможно при потере скорости или же при слишком энергичном маневре. Вместо того чтобы плавно обтекать поверхность крыла, воздушный поток начинает завихряться, скорость его прохождения сверху крыла падает, и подъемная сила резко уменьшается. Поскольку полной симметрии не бывает, срыв возникает на одной консоли крыла, а на другой подъемная сила более или менее сохраняется. Машина самопроизвольно накреняется на крыло, или, как говорят летчики, сваливается. Начинается самовращение, или «авторотация», вследствие большой разницы в подъемной силе на консолях крыла. Это и есть штопор — самолет, вращаясь, падает вертикально.

Самолет с нестреловидным крылом в случае срыва потока на крыле, как правило, резко переходит в штопор. При стреловидном крыле самолет обычно некоторое время, иногда довольно долго, находится в стадии сваливания, даже переходя из одного крена в другой. Однако, когда срыв происходит на маневре с большой перегрузкой, что называют динамическим сваливанием, срыв в штопор происходит тоже резко.

Из сваливания самолет обычно выходит при небольшой отдаче ручки от себя, что уменьшает угол атаки, а на некоторых самолетах бывает достаточно только поставить рули в нейтральное положение. Вывод из развившегося штопора значительно сложнее. Прежде всего нужно замедлить вращение дачей педали руля поворота в противоположную сторону, а затем энергично отдать ручку управления от себя, чтобы перевести самолет на меньший угол атаки. Когда удалось уменьшить угол атаки и самолет перестал вращаться, можно считать, что явление штопора прекратилось. Теперь самолетом можно управлять, как обычно. Но он еще пикирует к земле, и его надо вывести в

горизонтальный полет после того, как он наберет достаточную скорость. Это, фактически, вторая фаза вывода из штопора.

В начале массовой эксплуатации стреловидных самолетов МиГ-15 и УТИ МиГ-15 в строевых частях произошло несколько катапультирований и катастроф из-за невыхода из штопора. В 1950 году в ЛИИ и в нашем Институте были проведены исследования штопора этого самолета. Затем принимавших в них участие наших летчиков направили в различные строевые части для выполнения показных полетов, а также в целях подготовки инструкторов из числа командиров для полетов с остальными летчиками. Работу по исследованию штопора и показы в строевых частях проводили лучшие летчики отдела того периода: В. Г. Иванов, Л. М. Кувшинов, А. К. Рогатнев, Г. Т. Береговой (его даже прозвали тогда «королем штопора»), А. Г. Терентьев, В. Н. Махалин, Д. Г. Пикуленко. Когда я прибыл в Институт, эта работа уже заканчивалась. (Упомяну попутно основных наших летчиков, проводивших испытания на штопор позже, в 60-х и 70-х годах. Это Э. Н. Князев, В. Г. Плюшкин, И. И. Лесников, Н. В. Казарян, Г. Г. Скибин, В. Н. Кондауров.)

При испытаниях двухместного самолета УТИ МиГ-15, имевшего стреловидное крыло, выявились особенности, в той или иной степени характерные для всех самолетов с такими или с треугольными крыльями. Оказалось, что при стреловидном крыле на сваливание, на поведение самолета в штопоре и на возможность вывода из него намного больше, чем при обычном крыле, влияет скольжение самолета (плоско-боковое движение). Если при выводе из штопора, отдавая ручку управления от себя, невольно отклонить ее и в сторону против вращения (что кажется естественным), то это вызовет скольжение в неблагоприятную (внешнюю) сторону. А это увеличит разницу в подъемных силах на правой и левой частях крыла, и самолет из штопора может не выйти.

Характерный случай произошел с полковником Ю. А. Антиповым. При испытаниях на штопор самолета МиГ-19, имевшего еще большую стреловидность крыла, в которых ведущим летчиком был В. С. Котлов, Антипов полетел в качестве летчика облета. Его сопровождал, как это обычно делается при полетах на штопор и других особо сложных испытаниях, второй самолет (часто на нем летит оператор киносъемки). Выводя из штопора, Антипов дал, как полагается, вначале педаль руля поворота против вращения, а затем отдал от себя ручку. При этом рослый Юрий Александрович, которому было тесно в кабине, незаметно для себя слегка отклонил ее в сторону, против вращения. Самолет продолжал штопорить. Как рассказывал потом

Антипов, после второй попытки вывода с ним случилось что-то вроде шока или оторопи — он держал рули на вывод и ждал. Стрелка высотомера быстро вращалась, но до него «не доходило», что запаса высоты для вывода самолета уже нет. «Так бы и сидел до самой земли, — сказал потом Антипов, — если бы не Николай Дивуев» (летчик самолета сопровождения). Дивуев передал по радио: «Высота малая, принимай решение» — на языке летчиков это означает, что пора катапультироваться. Только тогда Антипов осознал ситуацию и сразу вытянул шторку из заголовника кресла, приводящую в действие катапульту и защищающую лицо от встречного потока. Вначале должен был сброситься фонарь, но он остался на месте! Когда запаса высоты почти не оставалось, Антипов изо всех сил ударил кулаками снизу по фонарю, он слетел, и катапульта сработала. А могло очень плохо кончиться. Как говорят, и на старуху бывает проруха. Такие «шоковые» состояния довольно редки, но возможны и у опытных летчиков. Кто знает, сколько катастроф, причины которых не были выяснены, могли быть следствием этого?

После проведенных исследований штопора, уже при мне, произошло одно событие, связанное с этой работой. Пришла шифровка от командира авиационной дивизии, стоявшей в Петрозаводске, в которой говорилось, что в показном полете нашего летчика Владимира Махалина с одним из командиров самолет вошел в перевернутый штопор. Телеграмму вместе с командиром дивизии подписал и Махалин. Поднялся переполох. Начальник Института связался по телефону с Махалиным и пригрозил уволить его из Института. Дело в том, что в акте по государственным испытаниям было отмечено, что самолет УТИ МиГ-15 в перевернутый штопор не входит, а Махалин вроде как «предал» Институт, признав, что входит.

Когда вернулся Махалин, срочно провели испытания с его участием. Он показал, при каких условиях это произошло. Оказалось, что при классическом вводе — из положения «на спине» — самолет действительно не входит в перевернутый штопор. Но если в обычном полете на малой скорости дать полностью ручку управления вперед и в сторону и одновременно отклонить противоположную педаль, самолет делает резкий «кувырок», в процессе его некоторое время летит даже хвостом вперед и затем входит в перевернутый штопор. Совершенно неожиданная и непонятная фигура, которую с легкой руки Махалина прозвали тоже непонятными словами: «курды-курды». Примерно такая фигура значительно позже стала выполняться на спортивных пилотажных самолетах и была названа «абракадаброй».

Махалин подтвердил свою правоту, но ему все-таки попало за то, что подписал телеграмму командира дивизии, не доложив предварительно начальнику Института.

Наш Институт стоял на том, что строевым летчикам необходимо показывать в полетах на учебно-боевых самолетах сваливание самолета и вывод из штопора. Практическое знакомство с характерными признаками приближения к началу сваливания и действиями для его предотвращения вселило бы в них уверенность в пилотировании на предельных по углу атаки режимах. А это необходимо для полного использования маневренных возможностей самолета в боевых условиях.

Однако после вспышки аварийности по этим причинам командование ВВС запретило преднамеренное выполнение штопора всем, кроме летчиков-испытателей, и этот запрет существует до сих пор. Строевые летчики знакомятся с методами вывода из штопора только теоретически. Этот запрет вселяет чрезмерную боязнь штопора и приводит к недоиспользованию маневренных возможностей самолета. В случае случайного попадания на режим, близкий к сваливанию, летчики во многих случаях его не чувствуют и вовремя не парируют, а попав в штопор, теряются и катапультируются, а то и погибают.

Летчик, незнакомый на практике со сваливанием, при самопроизвольном кренении самолета на большом угле атаки, казалось бы, естественно, дает ручку против крена. Но это как раз то, чего нельзя делать, — отклонение элеронов против кренения в этом случае способствует входу в штопор. Надо прежде всего уменьшить угол атаки, а кренение парировать педалями, то есть рулем поворота.

Я давно пришел к выводу, что каждому летчику, независимо от типа самолета, на котором он летает, — маневренном или неманевренном, — необходимо на каком-то этапе подготовки показывать сваливание и давать тренировку по выводу из него, а также обучать штопору на пригодном для этого типе самолета. Летчик тогда только не будет бояться штопора, когда научится чувствовать приближение к сваливанию и на практике убедится, что можно предотвратить штопор, а также вывести самолет из него.

Такая подготовка повысит «чувство пилотирования» и способность восприятия пространственного положения, что может сослужить хорошую службу при случайном попадании в необычное положение относительно земли. Любое положение самолета в воздухе не должно быть для летчика непонятным и пугающим, он должен уметь, не теряясь, из него вывести (конечно, если есть запас высоты). Это важно и для летчиков

неманевренных и пассажирских самолетов.

Вспомню несколько случаев, подтверждающих мое мнение. В 1985 году в Средней Азии пассажирский Ту-154 из-за большой высоты полета и относительно высокой температуры наружного воздуха вышел на критический угол атаки, и произошло сваливание. Летчик в падении, до самого удара в землю, все время тянул штурвал на себя. А ведь стоило только, отпустив штурвал, позволить самолету опустить нос, а значит, уменьшить угол атаки, он набрал бы скорость и сам вышел бы из сваливания.

Несколько лет назад произошла известная катастрофа самолета А-310 под Кременчугом. Когда в результате причин, о которых я не буду здесь говорить, самолет оказался на малой скорости с большим креном, летчик, очевидно, стал выводить элеронами из крена, что вызвало сваливание и штопор, на вывод из которого не хватило высоты. На самом деле надо было прежде всего отдать штурвал от себя, набрать скорость, и только после этого вывести из крена. И, наконец, в июле 2001 года в районе Иркутска летчик, пилотировавший самолет Ту-154, также оказавшись в крене на малой скорости, вместо отдачи штурвала от себя для уменьшения угла атаки пытался выводить из крена поворотом штурвала в противоположную сторону, чем ускорил срыв в штопор.

Эти летчики, очевидно, много лет не летая на маневренных самолетах, не знали или забыли особенности пилотирования на больших углах атаки. Их пугало опускание носа самолета в сторону земли для набора скорости, хотя, когда есть запас высоты, это не представляет опасности и является единственным спасением. Летчикам больших пассажирских самолетов не показывают сваливание и не учат выводу из него, считая, что эти самолеты не будут попадать в такие ситуации. Однако практика говорит о другом. Так, по американской статистике, потеря управляемости (сваливание) стоит на втором месте в перечне причин катастроф на пассажирских самолетах.

Еще вспомню, как после начала моей работы летчиком-испытателем я поехал в Клязьминский аэроклуб, где проходил обучение летному делу мой брат Ваня, и полетал с ним на Як-18. В числе фигур был и штопор. При выводе из него, отдавая ручку от себя, Ваня невольно отклонил ее против вращения. Як-18 хотя и с задержкой, но вращение прекратил, — он такие ошибки «прощал». Но Ване я сделал серьезное замечание, пояснив, что другие самолеты при такой ошибке могут из штопора не выйти.

Попутно расскажу, как этот полет завершился. Перед посадкой Ваня поставил кран шасси на выпуск, но вышла только одна из двух «ног». Попробовал еще раз с тем же результатом. Он

решил садиться «на живот», но я его отговорил. Я летал с ним не совсем законно — по доброте его инструктора Анны Шмельковой — и «шум» в связи с посадкой братьев Микоян без шасси был нежелателен. Сделали несколько выводов из пикирования с созданием перегрузки, но это не помогло. Тогда я предложил: «Давай немного походим, компрессор подкачает давление в баллон, и потом снова попробуем». Минут через пятнадцать давление воздуха в баллоне возросло, я «подвесил» самолет на минимальной скорости, чтобы поток меньше сопротивлялся движению стойки из крыла вниз и вперед, и обе стойки вышли. Оказалось, что ось стойки слегка заржавела.

В 1964 году мы приняли участие в еще одном показе авиационной техники. На этот раз в соседнем Капустином Яре, где вместе с полигоном ракетных войск находился и институт испытаний зенитных ракет. Там демонстрировали боевые средства противовоздушной обороны высшему командованию ПВО. В том числе и мы показывали комплексы перехвата, вернее, только заключительную фазу их работы — на глазах присутствующих ракетами сбивали радиоуправляемые самолеты-мишени.

Моей обязанностью было рассказывать о системах вооружения самолетов и комментировать боевую работу. Перед показом действий самолетов с каждым видом вооружения мой помощник вешал в большой специально установленной палатке соответствующие плакаты, а я читал короткую лекцию. Потом, зная время подхода мишени и истребителей, приглашал гостей выйти на смотровую площадку.

Вот на подходе самолет-мишень МиГ-15, который самолеты МиГ-21ПФ должны сбить ракетами К-13 (Р-3С). Во главе тройки истребителей Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР полковник Василий Сергеевич Котлов. Цель поражена первой ракетой. Подбитый МиГ-15 вошел в почти классическую петлю и теперь пикировал к земле. По команде офицера-распорядителя все направились в палатку для следующей лекции.

Я вошел первым и ждал у плакатов, пока все войдут. Вдруг послышался звук летящего самолета типа МиГ-15 или МиГ-17, какой бывает при полете на малой высоте. Откуда здесь такой самолет? Я посмотрел в окно палатки и действительно увидел идущий на высоте около 50 м прямо на нашу палатку МиГ-15. Это был подбитый истребителями беспилотный самолет-мишень, который, очевидно, вышел из пикирования и теперь летел горизонтально. Прозвучала запоздалая команда по громкой связи всем спрятаться в укрытие. Кто-то побежал из палатки к щели, но

было уже поздно. Именно в момент, когда самолет был точно над палаткой, у него отломился хвост и упал, чуть перелетев палатку, а самолет рухнул метрах в двухстах от нее. К счастью, никого не задело. Мой знакомый генерал Тимошкин взял на память кусок какой-то самолетной трубы, упавший в трех метрах от него.

Если бы все это произошло на секунду раньше, самолет угодил бы как раз на палатку, где было человек двадцать офицеров и генералов высшего командования ПВО, да и я с ними. Опять повезло.

На память об этом показе у меня сохранился фотоаппарат «Зоркий-4», подаренный главнокомандующим Войсками ПВО страны маршалом авиации В. А. Судец. Получили подарки также летчики, участвовавшие в полетах.

Глава 21
Международная Авиационная Федерация

В 1963 году меня привлекли к работе на общественных началах в Федерацию авиационного спорта (ФАС) СССР, президентом которой тогда был знаменитый летчик-испытатель, дважды Герой Советского Союза генерал Владимир Константинович Коккинаки. С тех пор, до 1994 года, я участвовал в работе этой федерации. Формально она была самостоятельной общественной организацией, входящей в Международную Авиационную федерацию — ФАИ, штаб которой находится в Париже. Но на самом деле наша ФАС была «под крылышком» ДОСААФа, которое руководило ее работой. Руководители ДОСААФа с разрешения соответствующего отдела ЦК партии и на государственные деньги организовывали полагавшиеся ежегодные поездки на заседания Совета и комиссий ФАИ в Париже, а также на Генеральную конференцию, проводимую каждый год в столице какой-либо страны. Конечно, в ФАИ знали, что наша федерация подчиняется государственной организации ДОСААФ, но они закрывали на это глаза.

Я стал членом бюро федерации. Вместе с Коккинаки, который был одним из вице-президентов ФАИ, в 1964 году я побывал в Париже в связи с заседанием ее Совета. Как-то нам в гостиницу позвонил почетный президент ФАИ француз М. Ж. Аллез и сказал мне, что хочет поговорить с Коккинаки. Мы встретились в холле гостиницы. Аллез говорил по-английски, а я переводил. Неожиданно для нас Аллез спросил, как Коккинаки отнесется к тому, чтобы на Генеральной конференции выдвинуть его в первые вице-президенты ФАИ. А это означало, что через две конференции он обязательно будет избран президентом. Я думаю, это был редкий случай для всех спортивных международных федераций, когда без наших предложений или хотя бы намеков представителя СССР предложили на пост президента. Очевидно, что Коккинаки имел большой авторитет в ФАИ. Владимир Константинович был явно польщен, но он не мог ответить положительно, не получив санкции отдела ЦК. Позже из Москвы мы письмом сообщили о согласии, и осенью того же 1964 года на Генеральной конференции, которая проводилась на этот раз в Тель-Авиве, Коккинаки был избран первым вице-президентом, а через два года президентом ФАИ.

Сразу же расскажу, как ему преждевременно пришлось расстаться с этим пестом. При выборах в следующем году его по традиции должны были избрать на второй одногодичный срок президентства. Генеральная конференция по решению предыдущей на этот раз должна была проводиться в Афинах, но там к этому времени к власти пришли «черные полковники». В отделе ЦК КПСС решили, что в этих условиях Коккинаки ехать туда не следует. Они не смогли понять, что в данном случае Коккинаки был уже не представителем СССР, а международной фигурой. Представьте себе — проводится Генеральная конференция федерации, а президент отсутствует! Конечно, в Афинах избрали другого президента. Коккинаки, опять же по традиции ФАИ, стал «почетным президентом». Самое обидное, что в следующем году футбольной команде все-таки разрешили поехать в Грецию!

В состав делегации на Генеральную конференцию 1964 года включили и меня. Тогда между нашей страной и Израилем еще существовали дипломатические отношения (разорванные в 1967 году после «шестидневной войны» Израиля с Египтом). Возглавлял нашу делегацию Коккинаки, с ним были сотрудник ДОСААФа А. И. Татьянченко и я (в Израиле к нам присоединился и работник посольства Павел Рудаков).

Мы летели на самолете Ил-18 и около полудня 14 октября сели в аэропорту столицы Кипра Никосии. Советский самолет шел дальше, в Багдад, откуда было ближе до Тель-Авива, но лететь в Израиль через арабскую страну считалось небезопасным (хотя войны тогда еще не было), и мы купили билеты на самолет «Комета-4» английской компании, отправлявшийся туда вечером.

Таможенник, увидев фамилию Коккинаки, обрадовался: «Грек?!» В графе «национальность» листка, который мы заполняли, я написал «армянин». Но таможенник исправил — «русский». Оказалось, что имелось в виду гражданство, а не происхождение. Нас встретил сотрудник советского посольства и потом на машине показал город. Подъезжали к границе, разделяющей город на две части — греческую и турецкую. Выложена стена из мешков с песком, во многих домах и окна заложены мешками. Много солдат, кое-где часовые. Вечером в посольстве мы были на приеме в честь группы советских деятелей кино, собиравшихся улетать в Москву, в числе которых были Евгений Матвеев, Вия Артмане и Наталья Фатеева. Поздно вечером мы вылетели в Тель-Авив.

Приземлились после полуночи, в аэропорту нас окружили корреспонденты, фотографировали и задавали вопросы. Один из первых же вопросов был: «Что вы знаете о снятии Хрущева?» (об

этом в день нашего вылета уже было объявлено, но мы ничего не слышали и были ошарашены, хотя постарались не показать вида). Коккинаки ответил: «Мы спортивная делегация и политикой не интересуемся». Ответ, на мой взгляд, не очень удачный, но в газетах на следующий день написали просто, что нам ничего не было известно. Но неужели ничего не знал и посол СССР в Никосии, к которому мы зашли попрощаться перед отъездом на аэродром?

А перед зданием аэропорта, несмотря на поздний час, нас ждала большая толпа людей с плакатами и флагами. Раздавались крики: «Ура!», «Добро пожаловать!», «Мир, дружба!» на русском языке. Выкрикивали наши фамилии. По дороге к машине — сплошные рукопожатия, вспышки фотоаппаратов.

Для всех делегатов конференции были заказаны номера в первоклассной гостинице «Шератон» (некоторые приехали с женами или с детьми). В ней проходила и вся работа конференции. Гостиница расположена на берегу моря, перед ней пляж, во дворе — открытый плавательный бассейн. Здание с центральным кондиционированием, а в номерах регулируются как охлаждение, так и подогрев. Нам предоставили один двухместный номер и один одноместный для Коккинаки. Мы были очень довольны удобными номерами, пока не посмотрели ценник, висевший в прихожей. Оказалось, что, кроме денег, предназначенных для оплаты гостиницы, придется отдать и почти все остальные выданные нам деньги, так что оставшихся не хватит даже на питание, не говоря о покупках. Это было так же унизительно, как за три года до этого в Лондоне.

При том внимании, которое вызывала советская делегация, перейти в дешевый отель мы не могли. Со многими делегатами мы были хорошо знакомы, так что это все будет на виду. Тем более что Коккинаки должны были избрать первым вице-президентом. Расстроенные, мы поехали в посольство за советом. На наше счастье, мы попали в Израиль как раз в дни смены посла — старый уже уехал, а новый не приехал, и нам предложили поселиться в свободной пока посольской квартире в здании посольства. Тогда мы решили в «Шератоне» оставить одноместный номер в качестве «базы» (на него как раз хватало «гостиничных» денег, выделенных на всех нас троих), а знакомым делегатам сказали, что в посольстве оказался друг Коккинаки, который настоял, чтобы мы жили у него.

Конференция была прекрасно организована. Устроители использовали случай, когда в страну приехали представители более пятидесяти государств, чтобы как следует показать и разрекламировать свою страну. Заседания проводились через

день, и то обычно только до обеда, а в остальное время устраивались экскурсии. Выделили экскурсионные автобусы, на каждом была стюардесса из авиационной компании Израиля и гид. В нашем автобусе ездили американцы и другие англоязычные делегаты, а также представители стран Восточной Европы, понимающие по-русски, так как наш гид был из семьи российских евреев, бежавших в 20-х годах в Харбин, хорошо говорил по-английски и сносно по-русски. Мы побывали во всех крупных городах страны: в Иерусалиме, Хайфе, Назарете, а также на Мертвом море. В пути в автобусе пели песни и больше всего русские — Коккинаки и Рудаков запевали, другие подхватывали.

В Назарете мы побывали в помещении с земляными стенами, вроде землянки, где жил ребенком Христос. Теперь оно находится в основании большого храма. В Иерусалиме были у Голгофы, у храма Давида и в других святых местах. Половина города тогда, до «шестидневной войны», была арабской. Нас подвозили к граничной улице — несколько рядов колючей проволоки, коридор ничейной земли и большие желтые щиты с надписью: «Опасно! Впереди граница!» Израильская девушка-журналист, шедшая рядом со мной, сказала, что иногда стреляют и убивают. Мы зашли в большой храм — «Башню Давида» — и поднялись на крышу-площадку, откуда был виден весь город. У входа нам посоветовали оставить фотоаппараты — если будем снимать, сверкнувший на солнце объектив на «той стороне» примут за бинокль и могут выстрелить. Пришлось оставить и мой киноаппарат. Были мы и в портовом городе (и курорте) Эйлате на юге страны, туда делегатов и членов их семей отвезли на военных транспортных самолетах. Эйлат расположен на северном берегу залива Акаба — узкого, вытянутого «языка» Красного моря. К западу от Эйлата территория Египта, а к востоку — Иордании, и между ними всего около десяти километров береговой черты Израиля.

Нам показали завод — опреснитель морской воды. Кроме него, пресная вода поступает только из скважины глубиной около километра. Других источников пресной воды в этом районе нет. Совершили традиционную прогулку туристов на экскурсионном судне с большими стеклянными иллюминаторами в днище, через которые открывался красивейший вид на дно неглубокого здесь залива, покрытого коралловыми рифами и причудливыми растениями, с плавающими меж них еще более причудливыми рыбами. Потом выкупались в заливе, можно считать в Красном море. Ощущалась большая соленость воды, даже большая, чем в Средиземном море около Тель-Авива, где я уже успел поплавать. И там и здесь держаться на воде было заметно легче, чем в

Черном море.

Показали нам и кибуцы — сельскохозяйственные коммуны. Как говорили, начало им положили в начале века иммигранты из России. Те три, в которых мы были, нам очень понравились. Чистая, ухоженная территория, двухэтажные жилые домики со всеми удобствами, столовая, школа, детский сад, клуб. Зашли в одну из квартир — две комнаты, санузел и кухонный уголок с электроплиткой и холодильником в прихожей. Питаются все в столовой — дома только легкий ужин или кофе. Дети, кажется, с трех лет живут в детском саду и только от четырех дня до семи вечера бывают дома. В детском саду и в школьном общежитии живут в комнатах по трое-четверо вперемежку мальчики и девочки (до 10–11 лет). Это делается намеренно, чтобы не вызывать повышенного интереса к другому полу («запретный плод сладок»). До девяти лет даже вместе моются под душем.

Все члены кибуца выполняют трудовые обязанности поочередно. Деньги им дают только на карманные расходы, а на покупки, например костюма, выделяют по норме, положенной для каждого. За учебу в вузе тоже платит кибуц, но после окончания института туда надо вернуться. Кроме основного производства, один из кибуцев, в которых мы были, содержит придорожный ресторан, а в другом есть цех изготовления украшений из местных полудрагоценных камней.

Население Израиля тогда составляло около трех миллионов человек, а в кибуцах жило чуть больше 120 тысяч. Многие богатые и занимающие высокое положение люди отправляют на год-два своих детей в кибуцы для «трудового и коллективного воспитания». Когда мы были на домашнем приеме у одного министра, он представил нам своего сына, приехавшего на побывку из кибуца.

Израиль, наверное, единственная неславянская страна, где приезжим из СССР можно было обойтись без знания иностранного языка — часто встречались говорящие по-русски (а теперь, конечно, тем более). По городскому радио то и дело передавали советские песни. Вблизи Тель-Авива есть «Лес Красной Армии», куда семьями выезжают в дни отдыха. На полянах врыты в землю столики, скамейки. Ежегодно 9 Мая в этом лесу отмечают разгром фашизма (мне говорили позже, что все это продолжалось и после разрыва дипломатических отношений между нашими странами).

В Тель-Авиве мне удалось поездить одному за рулем автомобиля — посольского «Форда», который мне пару раз давал Рудаков. Однажды мы ездили вдвоем с израильской журналисткой, с которой познакомились на приеме (после

приема она написала обо мне заметку в газету под заголовком: «Вам водку? Нет, апельсиновый сок»). Она мне показывала город и окрестности.

В Израиле я вел путевые записи и потом в Москве написал очерк. Часть из него у меня взяли в журнал, издававшийся для заграницы.

Обратно летели через Афины и провели там несколько часов. Торгпредом в Греции тогда был товарищ моего отца Арам Сергеевич Пирузян, знавший меня с детства. Он нас хорошо принял и предложил провести там хотя бы сутки. Но Коккинаки опасался, что мы опоздаем к рейсу самолета «Аэрофлота» из Софии, и мы вынуждены были вечером улететь в Болгарию. Только и смогли, что осмотреть город из автомобиля и пообедать у Арама Сергеевича. Если бы мы знали, что в Софии придется целых два дня ждать советского самолета на Москву!

В конце 1964 года однажды меня пригласил приехать в Министерство радиопромышленности бывший тогда первым заместителем министра Петр Степанович Плешаков (потом он стал министром). Он меня хорошо знал, так как часто бывал у нас во Владимировке на технических совещаниях. Когда, прилетев в Москву, я пришел к нему; он сказал, что меня приглашает к себе министр Валерий Дмитриевич Калмыков и хочет предложить работу. Петр Степанович попросил подождать в приемной, а сам зашел к Калмыкову. Из кабинета вскоре вышел не кто иной, как Серго Берия, которого я ни разу не видел со сталинских времен. Он, в отличие от меня без удивления, сразу подошел ко мне (видимо, услышал в кабинете о моем приходе), мы поговорили, а прощаясь, он попросил передать благодарность моему отцу за то, что тот, оказывается, помог в переводе Серго на работу в Киев из Новосибирска, куда он вместе со своей матерью был отправлен после осуждения Л. П. Берии.

Раньше моя жена и я иногда встречались с Серго Берией и его женой Марфой. Она дружила со Светланой Сталиной, как и моя жена. Мы с женой побывали однажды у Серго в его комнатах в особняке на улице Качалова, где жил Л. П. Берия с семьей (мы входили через боковой вход из переулка). Были и на даче в присутствии самого Берии (я об этом уже написал). Однажды Серго и Марфа пришли ко мне домой на день рождения. Случайно встречались мы и в других местах.

Я всегда считал Серго Берию неплохим человеком и хорошо к нему относился. Он — инженер-радист и до 1953 года был одним из руководителей крупной радиотехнической фирмы ВПК, которую долго еще называли «бериевской». Говорили, что Серго был хорошим специалистом. Его предприятие, в частности,

первым разрабатывало системы управления ракет, в том числе ракет «воздух — воздух» К-5, и радиолокатор ЦЦ-30, которые мне довелось испытывать. Недавно я разговаривал в гостях с тремя нынешними работниками этой фирмы, а одна из них работала там еще при нем. Они сказали, что на фирме о нем сохранилось хорошее мнение, но многие были неприятно удивлены тем, что в своей книге он сильно преувеличил свою роль на фирме (касаться остального содержания этой книги я здесь не буду).

Из кабинета выглянул Плешаков и пригласил зайти. Калмыков предложил мне стать начальником Летно-исследовательского института МРП, известного под названием НПО «Взлет». Он рассказал о планах значительного повышения роли Института в доводке авиационных комплексов. По его замыслу новые радиолокационные станции, навигационные, прицельные и другие системы разработки Министерства радиопромышленности должны были отрабатываться в этом Институте и только затем, полностью доведенные, устанавливаться на новые опытные самолеты.

Надо сказать, что я всегда настороженно, с некоторой долей скепсиса, относился к «революционным» идеям большого начальства. Жизнь, как правило, вносила существенные коррективы в их замыслы. И сейчас мне эта идея показалась не очень реалистичной.

В нашей стране обычно постановлением правительства, подготовленным совместно Управлением вооружения ВВС и соответствующим ОКБ, вместе с новым самолетом заказывались и его основные составляющие — двигатель, прицельно-навигационная система, ракеты. Однако проектирование и постройка самолета почти всегда требуют меньше времени, чем двигатель и радиотехнические системы. Когда опытный самолет уже готов к проведению заводских, а затем и государственных испытаний, эти агрегаты обычно бывают еще не отработаны. В этих условиях Министерство радиопромышленности, являющееся фактически смежником, не будет иметь возможности полностью отрабатывать системы у себя — их заставят установить на самолет и доводить совместно с ним в нашем НИИ ВВС (как это обычно и происходило).

Другой смущающий момент в предложении министра был связан с тем, что начальником этой организации была Валентина Степановна Гризодубова, известная в прошлом летчица, рекордсменка, командир авиаполка во время Отечественной войны. Она пользовалась уважением и любовью большинства знавших ее людей, особенно подчиненных, всегда защищая их и помогая (как и многим другим), отзываясь на самые разные

просьбы. Мне не хотелось быть невольным участником ее снятия, хотя Калмыков сказал, что ей пора уходить и они решили ее заменить.

От предложения Калмыкова я отказался, мотивируя тем, что не хочу бросать свою работу, в том числе в качестве летчика-испытателя боевых самолетов, что, конечно же, было правдой. Валерий Дмитриевич, видимо, не ожидал моего отказа и был заметно разочарован.

Во Владимировке заместитель начальника Института генерал Анатолий Павлович Молотков, узнав от кого-то о визите к Калмыкову, спросил меня, правда ли, что я отказался. Услышав, что так и есть, попросил меня порекомендовать его на эту должность. Я позвонил Петру Степановичу и сказал о Молоткове, которого тот тоже знал. Он специалист такого же профиля, как и я. Отличный летчик-испытатель, грамотный инженер, также окончивший Академию имени Жуковского, а опыта в качестве руководителя у него больше.

В декабре 1964 года, будучи в Москве, я обедал с отцом на даче, и он мне рассказал, что Гризодубова позвонила ему и Брежневу и пожаловалась, что ее выживают. Мой отец тогда еще являлся Председателем Президиума Верховного Совета, а Брежнев уже стал Генеральным секретарем ЦК. (Гризодубова была известна тем, что могла без церемоний позвонить любому высокому начальнику, чтобы решить какой-нибудь вопрос или кому-нибудь помочь.) «Хотели поставить на ее место твоего начальника, Молоткова». Тогда я ему рассказал, что вначале эту должность предлагали мне, но я отказался. «И правильно сделал», — сказал отец, не желавший, я думаю, чтобы наша фамилия была замешана в личностном конфликте. Могли ведь сказать, что убирают Гризодубову, чтобы устроить сына Микояна. Этого отец допустить не мог (да и я тоже).

В результате обращения Валентины Степановны она осталась на месте, а Молоткова назначили ее заместителем. Некоторое время он там поработал, но его положение было неловким. Он попросился обратно в ВВС, где ему в тот момент смогли предложить только должность главного редактора журнала «Авиация и космонавтика». Позже он стал начальником Научно-исследовательского института ЦНИИ-30, сменив ушедшего на пенсию старейшего авиационного инженера генерал-лейтенанта Зелика Ароновича Иоффе. Позже Молотков преподавал в Академии ракетных войск и артиллерии, а в 2005 году скончался.

Мои сомнения в отношении идеи В. Д. Калмыкова об изменении роли НПО «Взлет» меня не обманули. Не удалось ее осуществить ни тогда, ни позже, когда начальником стал генерал

А. Н. Белюнов из Управления ВВС, а потом генерал В. К. Довгань из нашего Института. По-прежнему объединение занимается летными исследованиями в интересах конструкторских бюро МРП и отдельными испытаниями аппаратуры на ранних стадиях ее создания.

Заместителем начальника нашего Института, ГНИКИ ВВС, вместо А. П. Молоткова в декабре 1964 года назначили меня. Раньше, на Чкаловской, эта должность называлась «первый заместитель», но после реорганизации приставку «первый» (как и 10 рублей оклада) сняли, хотя фактически функции остались те же. (Может быть, к месту будет здесь вспомнить предшественника Молоткова на этой должности инженера-летчика Михаила Николаевича Костюка, который до этого был нашим военно-воздушным атташе в США, а также заместителя начальника Института по научно-исследовательской работе и ученого Владимира Федоровича Болотникова и сменившего его Вартана Никитича Сагинова, работавших в ГК НИИ ВВС и в период начала моей службы там. Они оставили о себе хорошую память.)

Когда в 1-е управление пришел приказ о моем назначении, а также о назначении на мое место А. А. Манучарова (бывшего до этого заместителем), я был по служебным делам в Москве. Андрей Арсенович не утерпел, построил личный состав и объявил, что в соответствии с приказом вступает в должность начальника Управления. Пришлось мне через два дня эту процедуру повторить с моим участием, как и полагалось по уставу. Я поблагодарил состав Управления за совместную работу и попрощался, хотя уходил недалеко — в управление Института.

На новой должности мне довелось заниматься многими новыми для меня вопросами, в том числе и общими организационными, хозяйственными и гарнизонными, особенно когда (довольно часто) приходилось замещать начальника Института, генерала М. С. Финогенова, при его отлетах в Москву, Чкаловскую или в Феодосию, а также в отпуск.

Пришлось иметь дело и с другими видами авиационной техники, в частности самолетами-бомбардировщиками, ракетоносцами, противолодочными самолетами и вертолетами и их системами вооружения. С большим интересом я знакомился с новой для меня техникой. Несмотря на различия, многие принципы были общими с той техникой, по которой у меня уже был солидный опыт и знания.

В тот период проходил испытания первый наш сверхзвуковой ракетоносец и бомбардировщик Ту-22 с самонаводящимися ракетами К-22. Испытания шли под контролем государственной комиссии, председателем которой был командующий дальней

Авиацией генерал-полковник Филипп Александрович Агальцов, а Финогенов был его заместителем. С первых же дней моей работы в новой должности Финогенов вместо себя стал посылать на заседания комиссии меня.

В связи с этой темой вспоминаю одну нашумевшую историю, происшедшую незадолго до моего назначения. Руководством ВВС решался вопрос о передаче системы — самолета Ту-22 с ракетой К-22 — на зачетный этап совместных государственных испытаний («этап Б»), для чего ждали результатов пуска ракеты по кораблю-мишени. (Несколько таких отработавших свое кораблей, служащих мишенями как при испытаниях вооружения, так и при боевой подготовке экипажей морской авиации, стояли на мели на нашем морском полигоне в мелководной северо-восточной части Каспийского моря.)

Наблюдателю с измерительного пункта показалось, что ракета поразила корабль, и он доложил о прямом попадании, а потом нашли и пробоину. Начальник управления трассовых измерений генерал А. С. Гладилин, зная, с каким нетерпением ожидают в Москве положительных результатов, сразу же послал шифровку с докладом об этом. Комиссия на следующий день приняла решение о переходе на этап Б — зачетный. Через несколько дней Гладилин прилетел на морскую трассу и решил лично осмотреть корабль. Увидев пробоину, он вспомнил, что уже видел ее прежде. Вызвал водолазов, и они обнаружили ракету на дне за кораблем — она прошла выше него. Умолчать было невозможно — Андрей Семенович отправил шифровку председателю комиссии. Поднялся скандал, Гладилин и Молотков получили взыскания.

В следующем пуске ракета снова прошла мимо цели, после чего систему возвратили на этап доводки. Промах ракеты оказался не случайным — выявили принципиальный недостаток в системе наведения ракеты, потребовавший много времени и несколько дополнительных пусков для его устранения, прежде чем изделие снова передали на зачетный этап.

Ведущим инженером по этой теме к тому времени стал майор-инженер Виталий Яковлевич Кремлев, который не так давно перешел в испытательное Управление из авиационного обеспечивающего полка, где он был инженером по эксплуатации. В испытаниях Ту-22 с ракетой К-22 он заменил опытного ведущего Тарасова, ушедшего в военную приемку в ОКБ Туполева. Кремлев — хороший организатор, стремящийся к упорядоченной, даже формализованной работе. Помню его первый в моем присутствии доклад о ходе работ на комиссии Агальцова — он доложил строго по-строевому, четко, без пояснений и отвлечений.

С одной стороны, это впечатляло и импонировало строевым военным, но с другой — это звучало как-то не по-инженерному. Мне ближе более естественное, человеческое общение при обсуждении технических вопросов. Мне кажется, что в глубины понимания техники он не лез. (В. Я. Кремлев в 70-х годах стал начальником штаба ГНИКИ ВВС, потом начальником филиала Института в Чкаловской, затем в Москве заместителем главнокомандующего ВВС по вооружению. Еще позже его назначили начальником Академии имени Жуковского. На этих должностях он хорошо работал и пользовался авторитетом. Многие сетовали, что его рано из академии отправили на пенсию, чтобы назначить на эту должность космонавта Владимира Коваленка. Так же как огорчились раньше, когда был назначен Кремлев вместо всеми уважаемого генерала Василия Васильевича Филиппова.) Будучи уже в отставке, Кремлев умер в 2005 году.

Другим новым для меня направлением стали системы противолодочного вооружения. Я несколько раз летал в Феодосию, в двадцати километрах от которой, на берегу Черного моря базировалось 3-е управление нашего Института. Аэродром управления находился у поселка Кировский километрах в тридцати от моря. В этот период заканчивались испытания противолодочного комплекса на самолете Ил-38 (созданного на базе Ил-18), и я принимал участие в обсуждении результатов и в составлении «Заключения акта по испытаниям». Довольно быстро разобрался, если не очень глубоко, то во всяком случае в «выходных параметрах» этой системы вооружения.

Самолет Ил-38 впервые в нашей стране снабдили бортовой электронной вычислительной машиной, правда, довольно громоздкой и не очень надежной. Самолет выбрасывал на парашютах плавающие буи в районе предполагаемых маршрутов подводных лодок, а в бортовой ЭВМ по информации от буев определялось направление движения подводной лодки и вычислялась точка, в которой необходимо сбрасывать глубинные бомбы или торпеду для поражения лодки. Кроме того, на самолете были средства для поиска лодки по создаваемому ею магнитному, а также и тепловому полям.

Я побывал в Чкаловской в 4-м, 6-м и 7-м управлениях (хотя бывал там и раньше). 7-е управление занималось испытаниями катапультных кресел, высотных костюмов летчика, различного спасательного снаряжения. Теперь я познакомился с испытаниями средств спасения космонавтов и с отработкой приводнения спускаемого аппарата и космонавтов, проводимыми в Феодосии. Там же космонавты проходили и тренировки. В управлении на Чкаловской я однажды присутствовал при испытаниях в большой

барокамере выхода космонавта из капсулы через шлюз с участием Алексея Леонова, который вскоре осуществил это в открытом космосе.

4-е управление проводило испытания транспортных самолетов, вертолетов, средств десантирования и парашютов, людских и грузовых. Оно «отпочковалось» от бывшего 1-го управления, откуда вышло и основное ядро моего родного «истребительного» управления. Там работали многие мои знакомые и несколько товарищей (в том числе перешедшие из Ахтубинска летчики), так что оно мне было хорошо известно. Знал я также и 6-е управление, проводившее стендовые и летные испытания двигателей всех летательных аппаратов. Его инженеры часто участвовали в наших летных испытаниях.

После назначения меня заместителем начальника Института мне предоставили однокомнатную квартиру, как «филиал» нашей «генеральской» гостиницы, где я жил до этого несколько лет.

В июне 1965 года мне опять довелось поехать во Францию по линии Федерации авиационного спорта. Ежегодное заседание Совета ФАИ было приурочено к проводившемуся в Париже авиационному салону. Делегация была в том же составе, как и при поездке в Израиль, во главе с В. К. Коккинаки, который теперь был вице-президентом ФАИ. Заседания проводились в помещении Национального аэроклуба Франции. В последний день заседаний там был устроен обед. Обслуживал пожилой, сухощавый официант. Кто-то сказал, что он русский, и официант подтвердил, что был штабс-капитаном царской армии.

Три дня мы ездили на аэродром Бурже на авиационный салон, осматривали выставленные самолеты и оборудование, с большим удовольствием наблюдали мастерский пилотаж различных пилотажных групп и одиночных самолетов. Встречались там с членами делегации из Советского Союза. В тот раз в ее составе были многие известные конструкторы: А. Н. Туполев, А. С. Яковлев, А. И. Микоян, а также министр авиационной промышленности П. В. Дементьев и заместитель главкома ВВС по вооружению генерал-полковник А. Н. Пономарев. Коккинаки и меня тоже пригласили на обед в ресторане, устроенный хозяевами для советской делегации.

Во время этого воздушного показа произошли две катастрофы. Разбился американский сверхзвуковой бомбардировщик B-58 — после того как выровнял над низиной, он ударился в более возвышенный участок поля, на котором лежала посадочная полоса. На спортивном итальянском самолете летчик, делая разворот на посадочную прямую низко и с большим креном, задел крылом за стоявший автобус и упал на группу

зрителей. К сожалению, подобные случаи на салонах бывали почти ежегодно (через несколько лет там разбился наш сверхзвуковой самолет Ту-144).

На аэродроме я встретил генерала Шамира, президента аэроклуба Израиля, который нас принимал там в прошлом году. Мы поделились впечатлениями о полетах самолетов и вспомнили наши приятные встречи в Израиле.

Кроме официальной советской делегации, на авиасалоне в Париже в эти дни находилась и советская туристическая группа, состоящая из авиационных специалистов, специально приуроченная к салону, как это часто тогда делалось. Среди них было несколько знакомых, в том числе мои товарищи, летчик-испытатель Петр Кабрелев и инженер из Управления вооружения ВВС полковник Николай Дорофеев. Однажды мы, пять или шесть человек, провели вместе вечер, и я, уже побывавший в Париже, играл роль гида. Мы посетили «чрево Парижа» — центральный оптовый рынок (позже он был перенесен на окраину города). Нам рассказали, что после полуночи окрестные крестьяне привозят туда свежие, в тот день собранные овощи, их там сортируют и рано утром развозят по магазинам. А крестьяне, как правило, молодые парни, идут в находящиеся рядом кабачки или подхватывают девушек. Эти кабачки и обычное для крестьян блюдо — луковый суп — стали экзотикой для туристов. Мы с товарищами зашли в кабачок, и я, имея немного больше денег, чем наши туристы, заказал всем знаменитый суп. Потом мы пошли на площадь Пигаль, и я предложил зайти в стриптиз. Цена за вход была лишь три франка, но внутри выяснилось, что обязательно надо что-то заказать, при этом даже кока-кола стоила намного дороже, чем обычно. Зрелище было для моих спутников необычным (я уже имел такой опыт в прошлый приезд, когда мой знакомый, работавший в ЮНЕСКО, и его жена сводили меня в стриптиз «Безумная лошадь»), но нравственность наша не пострадала.

Моим спутникам оттуда до гостиницы было недалеко, а для меня они остановили такси. Шофер, услышав, как мы прощались, в дороге заговорил по-русски. Он рассказал, что уехал из России с семьей в 20-х годах. Работает в частной таксомоторной фирме, где всего шесть автомобилей и двенадцать шоферов. Все остальное, в том числе техническое обслуживание машин, делает сам хозяин. «Все бы были такими работягами, как наш хозяин!»

В другой раз, остановив такси, я обратился к шоферу по-английски. Он что-то ответил по-французски, а я машинально переспросил по-русски: «Что-то?» И вдруг он тоже по-русски сказал: «Я еду в парк», совсем как в Москве. Опять русский

эмигрант.

На авиасалоне появился и Юрий Гагарин. Как-то мы сидели с ним в салоне выставленного там самолета Ту-104, нашей «штаб-квартире», и разговаривали за столом с фруктами, икрой и коньяком. Опять у самолета появились посетители, жаждавшие видеть Гагарина и получить автограф. Вернувшись к столу, он несколько смущенно сказал: «Если бы вы знали, как это надоело!» Я думаю, это было его как бы извинение передо мной и Коккинаки за то, что его так выделяют.

После заседания Совета ФАИ мы должны были принять участие в качестве членов жюри в фестивале кинофильмов по авиационной тематике, который проводился под эгидой ФАИ в городе Виши. Мы полетели туда вместе с Гагариным, а также с космонавтами, недавно впервые втроем летавшими на орбиту, — Комаровым, Феоктистовым и Егоровым. Они только что прилетели из Москвы и сразу же пересели в наш самолет, поршневой четырехмоторный «дуглас» французской компании.

Виши — курортный город, напомнивший мне Кисловодск, хотя местность здесь не такая гористая. Этот город у нас в стране был известен скорее как место пребывания правительства Франции во время оккупации ее немцами, а во всем мире его знают как курорт и славится минеральная вода «Виши».

Каждый день мы смотрели несколько фильмов, участвовали в их обсуждении, голосовали, а также знакомились с достопримечательностями и просто гуляли по городу. Как-то знакомый мне по прошлогодней конференции американец пригласил меня в свою компанию на обед в дорогой ресторан, где никого другого из наших не было. В другой раз я поехал в загородную прогулку с австрийским делегатом, вице-президентом ФАИ Гойсбахером, приехавшим из Австрии вместе с красавицей женой на своей машине. Был еще один их знакомый делегат. По нынешним временам это звучит нормально, но тогда встречи с иностранцами в одиночку, мягко говоря, не поощрялись (может быть, это сыграло роль в том, что с этого времени меня от ДОСААФа за границу не посылали).

Французский винопромышленник Рикард пригласил всех четырех космонавтов и сопровождавшего их начальника Центра подготовки космонавтов генерала Н. Ф. Кузнецова на свой остров в Средиземном море. Гагарин предложил поехать и мне, но я отказался (не хотелось быть в «свите»). Вернувшись, он сказал, что там было великолепно. «Напрасно вы не поехали». Но я не очень пожалел.

В один из дней на озере в окрестностях Виши был спортивный праздник. Мы впервые видели, как поднимаются в

воздух на парашюте, буксируемом катером. Известный американский летчик-испытатель Боб Гувер показывал пилотаж на малой высоте на «мустанге» — истребителе Второй мировой войны. Мы с ним потом посидели в кафе, и он оставил мне свой автограф на рекламном буклете праздника.

Через несколько лет президентом ФАС СССР вместо Коккинаки был избран трижды Герой Советского Союза генерал И. Н. Кожедуб, а я стал его заместителем. Позже, тяжело заболев, Иван Никитович ушел с этого поста. Мне предложили баллотироваться в президенты, но для этого надо было иметь разрешение выезжать за границу. Однако новый начальник Генерального штаба В. Г. Куликов отказался визировать представление на поездку за рубеж по общественной линии военных, имеющих допуск к «совершенно секретным документам» (а я имел еще допуск и к «особо важным»). Под его запрет, кроме меня, попал и другой генерал, член бюро ФАС, известный командир советских десантников Н. Н. Лисов. Таким, как мы, поездки за рубеж разрешались только при командировании от Министерства обороны (а также по путевке в санатории соцстран).

Президентом ФАС СССР избрали генерала Германа Титова. Однако, хотя он и космонавт, ему тоже не разрешили выезжать, так как он тогда уже был первым заместителем начальника Главного управления по космическим полетам Министерства обороны. Представлять нашу спортивную федерацию в ФАИ стал генерал-полковник С. И. Харламов, заместитель председателя ЦК ДОСААФа, что по правилам общественной организации не полагалось. Уйдя позже в отставку, он был избран президентом ФАС, а я по-прежнему был заместителем. В 1991 году Семен Ильич умер, и президентом ФАС СССР (потом — России) избрали меня. В 1994 году президентом стала Светлана Савицкая, а меня назвали, по примеру ФАИ, «почетным президентом».

25 ноября 1965 года моему отцу исполнилось 70 лет. В доме приемов в Ново-Огареве устроили правительственный обед по этому поводу, на который пригласили всех четверых его сыновей с женами. Анастаса Ивановича тепло приветствовали в своих тостах как Брежнев и Косыгин, так и другие. Мы еще не знали, что его собираются отправить на пенсию.

Еще до прихода Брежнева к руководству, в начале лета 1964 года, как рассказывал отец, у него был разговор с Н. С. Хрущевым относительно того, что нужно поднять роль Советов, и прежде всего Верховного Совета СССР. Хрущев сказал: «Это можем сделать только я или ты. Мне нельзя отвлекаться от руководства правительством, так что надо тебе стать во главе Верховного

Совета и заняться этим делом». Так произошли в июне 1964 года выборы, а вернее, назначение А. И. Микояна Председателем Президиума Верховного Совета вместо Л. И. Брежнева, который остался секретарем ЦК.

Со времени назначения в 1926 году наркомом внешней и внутренней торговли мой отец все время работал в Совнаркоме и затем Совете Министров СССР, много лет был наркомом, министром, заместителем и первым заместителем Председателя Совмина. За исключением членства в Политбюро, он не занимал никаких партийных постов, отдаваясь почти полностью хозяйственной работе, а также межгосударственным отношениям.

И вот теперь — новая работа. Председатель Президиума — формально высший пост в государстве, а на самом деле скорее представительская должность (роль его в руководстве определялась в основном членством в Политбюро). Это, в том числе, и хотели они с Хрущевым изменить, с тем чтобы Верховный Совет и другие Советы играли бы более важную роль в руководстве страной. Но я сомневаюсь, что Хрущев остался бы на той же точке зрения, если бы при нем дошло до практического осуществления этих идей. Во всяком случае, Брежневу и Суслову эти тенденции были явно не по нутру.

Я не буду здесь рассказывать о роли Анастаса Ивановича в эпизоде снятия Хрущева в октябре 1964 года — это уже описано, в частности, Сергеем Хрущевым в журнале «Огонек» (не стоит даже говорить о совершенно безосновательных инсинуациях в фильме «Серые волки» в отношении моего отца). Напомню только, что Микоян единственный из руководства пытался защитить Хрущева. Он сказал, что деятельность Хрущева — это большой политический капитал партии[32], и предлагал оставить за ним пост Председателя Совета Министров. Но остальные члены Политбюро не согласились, а Хрущев сам решил отказаться от борьбы.

Надо сказать, что в последние годы работы с Хрущевым, когда стал проявляться его «волюнтаризм», отец часто с ним спорил, пытался его переубеждать. Делал он это, как правило, в разговорах наедине, но не только.

Кстати, свою статью в «Огоньке» Сергей Хрущев закончил словами о том, что Микоян с Хрущевым больше не встречались. Многих это удивило. Действительно, это может показаться странным — ведь они были близкими соратниками (хотя друзьями в полном смысле они не были). Однако на самом деле это было для них естественно, соответствовало их психологии. Она сформировалась в 30-х годах, когда члены высшего руководства почти перестали общаться «просто так». Такие

встречи могли тогда вызвать подозрения в тайном сговоре. И потом, в послесталинские времена, такая психология еще оставалась и при Хрущеве и при Брежневе (известно, что прослушивались телефоны и разговоры в домах всех «бывших» и за ними велось наблюдение). Никто из ушедших из высшего руководства на пенсию не общался между собой — ни Молотов, ни Каганович, ни Булганин, ни Маленков, ни Ворошилов. Отец, видимо, пытался преступить эти «границы» и вскоре после снятия Хрущева поздравил его с Новым годом, но потом, очевидно, на Хрущева повлияли попытки их рассорить, о чем я уже рассказывал. С Ворошиловым после его ухода на пенсию отец разговаривал по телефону, а однажды навестил его (вместе с нами) на даче в день его рождения.

Почти сразу после юбилея моего отца, через год с небольшим после снятия Хрущева, Брежнев предложил ему уйти на пенсию. Анастас Иванович и сам собирался вскоре уйти, имея в виду принятое ранее в Политбюро решение уходить на пенсию, достигнув семидесяти лет (которому еще никто из руководства не последовал), но он хотел это сделать после предстоявших через полгода выборов в Верховный Совет. Тогда вновь избранный Президиум избрал бы и нового председателя — было бы все «по правилам». Но Брежнев не захотел дожидаться выборов. Это объяснялось просто. Весной, еще до выборов, предстоял съезд партии, и, если к этому времени Микоян оставался бы Председателем Президиума, он должен был остаться и членом Политбюро. А этого Брежнев не хотел.

После ухода отца с поста Председателя Президиума мой брат Алексей в разговоре с ним спросил, оставят ли его в Политбюро. Анастас Иванович ответил, что скорее всего нет. «У меня больше опыта, чем у них, я пользуюсь авторитетом, но у меня другие взгляды, и я им мешаю».

В апреле 1995 года на международной конференции по урокам Второй мировой войны я встретился с приехавшим из Грузии Дэви Стуруа, младшим сыном Георгия Стуруа, старого товарища моего отца. Он рассказал, что написал книгу, в которой приводит много рассказов моего отца о Сталине и других руководителях, которые он слышал от него, приезжая в гости, и, будучи по профессии журналистом, записывал (увы! я этого не делал). Дэви с глубоким уважением и любовью говорил о моем отце и моей маме. Он рассказал, что присутствовал на той сессии Верховного Совета, на которой отец объявил о своем уходе на пенсию. Когда ему предоставили слово, раздались бурные, долго не смолкавшие аплодисменты, прямо-таки овация. А после того как Брежнев объявил, что на место Микояна предлагается

кандидатура Н. В. Подгорного, зал ответил полным молчанием.

Здесь стоит рассказать о столкновении, которое произошло у отца, когда он еще был Председателем Президиума Верховного Совета, с К. У. Черненко, тогда заведующим общим отделом в аппарате Президиума. Однажды отец поручил Черненко какую-то работу и через некоторое время спросил о ней. Черненко сказал, что все выполнено. Потом Анастас Иванович обнаружил, что ничего не было сделано. На очередном сборе аппарата он резко отчитал Черненко и сказал, что ему не место не только в таком органе, как Президиум, но и в партии. Черненко пожаловался Брежневу, и тот предложил ему перейти на работу в ЦК. Этот факт, очевидно, сыграл роль в дальнейшем, когда Черненко стал главным доверенным лицом Брежнева.

После этого отец оставался членом Президиума Верховного Совета, но когда в газетах опубликовали списки кандидатов для выборов в Верховный Совет в 1974 году, мы не увидели в их числе его фамилии. На всех выборах до этого он выдвигался от одного из избирательных округов Армении. Трудно было представить, чтобы армяне теперь не назвали Микояна своим кандидатом, единственного армянина, бывшего в руководстве страны и очень ими уважаемого. Хотя списки кандидатов всегда составлялись в ЦК партии, но решение о том, чтобы не включать Микояна, мог принять только Брежнев, как мы полагаем, с «подачи» Суслова или Черненко. (Хотя отцу было уже 78 лет, но для избрания членом Верховного Совета возраст тогда не считался препятствием.)

А через два года отца не избрали на XXV съезд партии. Из парторганизации завода «Красный пролетарий», где он состоял, запросили аппарат ЦК, можно ли его выдвинуть кандидатом, и получили отрицательный ответ. Он, старейший и наиболее опытный из современных руководителей и единственный из них, встречавшийся с Лениным, присутствовал на съезде партии лишь в качестве гостя.

Еще до этого был мелкий, но характерный случай. Как-то вечером мне позвонил муж моей племянницы и сказал, что только что была прямая передача встречи на аэродроме Внуково английского премьера Гарольда Вильсона и, наверное, ее будут повторять в программе «Время». Вильсон в своем выступлении в числе прочего сказал: «…когда мы с Анастасом Ивановичем Микояном подписали соглашение о кредите для СССР…»

Я, конечно, стал смотреть передачу новостей в девять часов. Жду этих слов и вдруг слышу: «…когда мы подписали соглашение о кредите для СССР…» Кому-то очень не хотелось, чтобы упоминалась фамилия Микояна, и эти слова ловко убрали из

фонограммы перевода речи Вильсона.

Я думаю, именно об этом соглашении говорил нам как-то отец. Он рассказывал, как в 1947 году вел переговоры с англичанами о большом займе. Западные страны отказывали нам в льготных кредитах, потому что мы не хотели расплачиваться за ленд-лиз. Когда мой отец сказал Сталину, что хочет об этом говорить с Вильсоном, возглавлявшим английскую делегацию, тот ответил: «Можешь попробовать, но у тебя ничего не получится». Анастас Иванович в доверительных беседах, откровенно рассказывая Вильсону о понесенных страной потерях и о тяжелом экономическом положении, сумел убедить его, и соглашение о льготном кредите было подписано. Рассказывая, отец немало удивил нас, сказав: «Это было так важно тогда, что, даже если бы это было единственным, что я сделал, я мог считать, что не зря работал в руководстве страны».

Нам, однако, казались более важными его другие заслуги, которыми мы гордились: в довоенное время организация внутренней и внешней торговли, создание пищевой индустрии, руководство снабжением фронта и страны во время войны, руководство внешней и внутренней торговлей и пищевой промышленностью в военные и послевоенные годы, его активная роль в ликвидации последствий культа личности Сталина и в реабилитации жертв репрессий и, наконец, дипломатические поездки за границу в связи с различными международными осложнениями.

А. И. Микоян побывал с высокими миссиями во главе различных делегаций в десятках зарубежных стран. Ему часто поручались особенно трудные или деликатные переговоры с иностранными деятелями. Я уже рассказывал о поездке Микояна к Мао Цзэдуну еще до создания Китайской Народной Республики и о его поездке в США в 1959 году. Он дважды летал в Японию, в отношениях с которой всегда существовали трудные моменты, связанные с южными Курильскими островами, а также с рыбными промыслами.

25 ноября 1963 года Анастас Иванович участвовал в качестве представителя нашей страны в похоронах Джона Кеннеди. В книге американского журналиста Уильяма Манчестера[33] рассказывается о том, какие опасения вызвало решение Жаклин Кеннеди идти пешком за лафетом с гробом восемь кварталов от Белого дома до собора:

«С самого утра количество анонимных угроз угрожающе росло. В качестве возможных жертв чаще всего называли де Голля, Анастаса Микояна, президента Джонсона, Роберта Кеннеди и Эрла Уоррена. Однако этих людей трудно было

напугать… Дин Раек признался в Голубом зале членам кабинета, что он «очень встревожен». Конкретизируя свои опасения, он тут же привел в качестве примера де Голля, «уже четырежды явившегося мишенью для убийц». Дуглас Диллон тут же согласился с ним. Его страшила одна мысль, что «в Микояна могут стрелять»… До последней минуты делались попытки уговорить отдельных участников пешей процессии следовать в машинах. Ллуэлин Томпсон напомнил русским, что Микоян имеет прекрасный предлог для того, чтобы ехать в автомобиле. Ему было немало лет, и к тому же он только что оправился от перенесенной им операции и связанного с ней заболевания гепатитом. Однако «первый заместитель Председателя Совета Министров был столь же непреклонен, как и другие». (Опасались покушения на де Голля со стороны организации ОАС, а на моего отца — венгерских экстремистов.)

Трансляция похорон Кеннеди была, кажется, первой прямой передачей из Америки на советском телевидении. Моя дочь вспоминает, как почти все члены нашей семьи (я лежал тогда в больнице после перелома ноги) в доме моего отца вместе смотрели телевизор, высматривая его в процессии, шедшей вслед за Жаклин и братьями президента.

Последней зарубежной поездкой Анастаса Ивановича была поездка в Индонезию в 1965 году (с посещением по дороге туда или обратно Бирмы, Индии и Афганистана). В Индонезии, кроме встреч и переговоров с официальными деятелями, была встреча с руководством Компартии, бывшим под сильным влиянием китайских коммунистов. Мне рассказывал Федор Яриков, муж дочери Артема Ивановича, работавший там в посольстве и выполнявший в этой встрече роль переводчика, как отец в напряженных, вплоть до резкости, переговорах пытался собеседников убедить, что нельзя проводить экстремистскую политику, необходимо идти на контакты с демократическими организациями. Они критиковали нашу политику тогдашней, начатой Хрущевым, «оттепели».

Увы, убедить их отказаться от экстремистской позиции не удалось. Всего лишь через год, при попытке коммунистов захватить власть, произошла массовая резня, в которой погибло, говорят, около полумиллиона человек, в основном из интеллигенции.

Когда отец перестал быть членом Президиума и даже депутатом Верховного Совета, он продолжал трудиться в аппарате Президиума в качестве консультанта по законодательству. Ему оставили кабинет с приемной, а также секретаря и помощника, и он продолжал работу председателя

комиссии по помилованиям. Как мне рассказал недавно бывший сотрудник аппарата Верховного Совета Ю. А. Агешин, в этот период Анастас Иванович подготовил и добился принятия нового, не по времени демократичного закона о рассмотрении заявлений трудящихся, а также работал над основами нового исправительного законодательства.

Он работал и дома над своими воспоминаниями и статьями, которые публиковались в журналах «Новая и новейшая история», «Политическое образование» и «Юность». Были изданы две книги его воспоминаний: «Дорогой борьбы» и «В начале двадцатых», которые стали библиографической редкостью, фактически была написана, но не издана третья книга воспоминаний, а также ряд статей о Великой Отечественной войне и о других событиях в истории нашей страны. В конце 1999 года в издательстве «Вагриус» вышла книга моего отца «Так было», составленная его младшим сыном Серго из наиболее интересных написанных отцом воспоминаний как опубликованных, так и оставшихся в рукописи. Серго включил в книгу также и некоторые эпизоды, которые ему рассказывал отец и тогда же им записанные.

Глава 22
Самолет СУ-15

Продолжу рассказ о перехватчиках ОКБ П. О. Сухого. Начиная с 1960 года самолеты Су-9 стали поступать в некоторые строевые полки ПВО. Так как государственные испытания еще не были завершены, мы выпустили «Предварительное заключение», чтобы они имели право на нем летать.

В первое время на этом самолете было довольно много летных происшествий, связанных с отказами двигателя АЛ-7Ф. Несколько летчиков катапультировались, были и погибшие.

Но в это время проходил испытания самолет Су-11, о котором я уже говорил. На нем, кроме других отличий от Су-9, установили также улучшенный двигатель — АЛ-7Ф1, на котором устранили недостатки, приводившие к отказам на Су-9. Однако командующий истребительной авиацией ПВО маршал авиации Е. Я. Савицкий под влиянием вспышки летных происшествий потребовал для повышения надежности создать вариант этого самолета с двумя двигателями меньшего размера вместо одного большого.

Считали, что это будет небольшая модификация, но на самом деле получился новый самолет. Вместо носового воздухозаборника двигателей сделали два боковых за кабиной летчика. Это позволило разместить в носовой части машины антенну РЛС большего диаметра, чем в выдвижном конусе, что увеличило дальность ее действия. Был еще ряд изменений, но крыло осталось таким же. Этот новый самолет назвали Су-15.

В 1963 году начались его совместные государственные испытания. Летал в основном наш летчик Сталь Лаврентьев, но много полетов по программе выполнил и летчик ОКБ Владимир Ильюшин, вопреки обычной практике. Ведущим инженером по испытаниям был Роберт Лазарев. Мне в качестве летчика в этих испытаниях не довелось участвовать из-за досадного бытового случая.

В августе-сентябре 1963 года я отдыхал вместе со старшим сыном в Крыму в санатории Нижняя Ореанда. К началу занятий в школе я его отправил в Москву, а сам остался еще на две недели. Как-то ночью возвращаясь из Ялты, где был со знакомой компанией в ресторане, пройдя пешком восемь километров (не попалось попутной машины), я решил, чтобы не будить сестру в вестибюле, влезть в комнату через балкон, что часто делал, возвращаясь с теннисного корта. Встал на гранитный парапет

лестницы, идущей в подвал, дотянулся до решетки перил, закрытой фанерным листом, и стал подтягиваться, чтобы поставить ногу на карниз балкона. Вдруг пальцы правой руки соскользнули с металлического прута решетки, а фанерка отломилась. Я полетел, вращаясь, вниз, но не на землю, а на нижнюю площадку подвальной лестницы. Это примерно полтора этажа. Промелькнула мысль: «Все!» (Позже подумалось, что, возможно, такое ощущение обреченности бывает у летчиков перед неотвратимым ударом в землю.) После падения первая мысль — «жив!». Сильно болела правая стопа, но я ползком поднялся по лестнице, потом все-таки забрался на балкон и лег на кровать, ожидая, что боль утихнет. Но она все усиливалась. С трудом добрался до двери и стал в нее стучать, надеясь, что услышит дежурная сестра. Вызвали врача, он сделал укол, а утром меня отвезли в больницу. Оказался множественный компрессионный перелом пятки — весь удар пришелся на ту же, правую, ногу, которая была сломана при вынужденной посадке в 1942 году.

Молодой смелый хирург в городской больнице спросил, что я предпочитаю: длительное лечение с постепенным формированием из разбитых косточек формы пятки, или же он может, обезболив, сжать ее примерно по форме и наложить гипс, а там уж какая пятка получится. Я выбрал второй вариант. С гипсом я улетел в Москву, и сразу с аэродрома меня увезли в Кунцевскую больницу. Больше трех месяцев с перерывами я там лечился (именно там я услышал по своему транзисторному приемнику в передаче «Голоса Америки» на английском языке сообщение об убийстве Кеннеди, переданное буквально через минуты после его смерти).

В этот период и в те два-три месяца после выхода на работу, когда меня врач еще не допускал к полетам, и прошли государственные испытания первого Су-15. Но позже я вылетел на нем и потом проводил испытания его модификаций.

Тремя годами позже у меня опять был вынужденный перерыв в полетах, и опять это было связано с пребыванием на курорте, в Кисловодске. В течение нескольких дней я ощущал боль в пояснице с левой стороны. Как-то утром еще до завтрака, как это принято в Кисловодске, пошел по терренкуру в гору до «Синих камней», а на обратном пути пробежал около километра. Когда вернулся в корпус, боль резко усилилась, пришлось обратиться к врачу. Оказалось, что пошел камень из почки и потом где-то застрял. Ни лекарства, ни горячая ванна не помогали, и меня увезли в больницу. Трое суток без малого были такие сильные боли, что каждые полтора-два часа приходилось делать

обезболивающие уколы.

В тот раз в нашем военном санатории одновременно со мной отдыхал генерал А. Г. Гудков с женой. Он был начальником управления в аппарате генерала А. Н. Пономарева. Когда случился приступ, он беспокоился обо мне, навещал меня в палате и в больнице. И вдруг на третьи сутки мне говорят, что пришел самолет Ан-24 из военной транспортной бригады, чтобы отвезти меня в Москву! Я догадался, что это было дело рук Александра Германовича. И хотя к моменту отъезда на аэродром острый приступ уже прошел, меня отвезли на носилках в Москву, а там уже ждала машина «Скорой помощи».

После выхода из больницы и возвращения из отпуска врачи не разрешали мне летать в течение месяца, а потом еще месяц — только на двухместных самолетах, чтобы второй летчик выручил в случае приступа.

Вернусь к самолету Су-15. Вес его по сравнению с Су-9 возрос почти в полтора раза, но площадь крыла не увеличилась. Значит, возросла удельная нагрузка на квадратный метр крыла, которая влияет на многие характеристики самолета: на взлетную и посадочную скорости, на маневренность, на дальность полета. Посадочная скорость стала уж очень велика — как ни у одного из известных истребителей — 350–360 км/ч!

Су-15 очень хорош в воздухе, когда скорость его полета превышает 500 км/ч — устойчив и послушен в управлении, без запаздываний и забросов, с приятным изменением усилий по перегрузке. Но на меньших скоростях заметно ощущается его вес, а взлет и особенно посадка сложнее, чем на других истребителях.

Как-то на аэродроме во Владимировке был П. О. Сухой. В разговоре о Су-15 я ему рассказал об особенностях посадки и сказал, что, на мой взгляд, крыло у него маловато по площади. Павел Осипович не возразил мне. Я не утверждаю, что повлиял именно разговор со мной, но так или иначе вскоре на испытания поступил Су-15, у которого удлинили концы крыла, добавив по одному квадратному метру площади. Самолет на малых скоростях стал лучше. Кроме того, установили систему управления пограничным слоем воздуха на крыле — УПС, подобную системе СПС самолета МиГ-21, о которой я уже говорил. В результате скорость приземления уменьшилась до 310 км/ч.

Самолет Су-15 позже стал печально известен всему миру — именно с самолета этого типа были пущены ракеты, сбившие пассажирский «Боинг-747» корейской авиакомпании над Сахалином в 1981 году.

60-е годы характерны началом внедрения автоматики на

боевые самолеты, и прежде всего на истребители. Пионером в этом отношении было ОКБ Сухого, хотя такие работы велись и в других ОКБ. Так, на Су-9 впервые появился автоматический, плавно выдвигаемый конус воздухозаборника, обеспечивший устойчивую работу двигателя на сверхзвуковых скоростях. Истребитель-бомбардировщик Су-7Б был первым нашим серийным истребителем, на котором применили трехканальный автопилот. На Су-15, уже после появления в строевых частях первого варианта самолета, были автоматизированы режимы боевого применения.

Я уже рассказывал, что при наведении самолета-перехватчика системой «Воздух-1» на приборы летчика передаются по радиолинии данные, выработанные наземным вычислителем наведения. При автоматизированном перехвате эти же сигналы поступают и в автопилот. При этом может автоматически выполняться выход в зону обнаружения цели радиолокатором, переход в прицельный режим и пуск ракет на допустимой дальности (если летчик заранее нажал гашетку). После пуска ракет самолет сам отворачивает от цели. Летчик контролирует работу автоматики и может при необходимости вмешаться. (В те же годы такая автоматизация была внедрена и на самолете МиГ-25.)

Таким образом, самолет последней модификации — Су-15ТМ — стал вполне современным на тот момент, с высокими летными данными и боевыми возможностями. На него также установили и двуствольную пушку калибра 23 мм в соответствии с новыми требованиями, рожденными войнами на Ближнем Востоке. Но, увы, Су-15 вскоре был снят с серийного производства, несмотря на то что в войсках ПВО им были довольны.

А все решил случай. На военном подмосковном аэродроме Кубинка проходил показ самолетов Брежневу и другим руководителям. Когда осматривали самолеты на земле и группа подошла к Су-15ТМ, Брежнев махнул рукой: «А, это старье!». Никто не попытался ему объяснить, что это новый, вполне современный вариант самолета. Этой реплики оказалось достаточно, чтобы принять решение о снятии Су-15 с серийного производства (сыграло роль, возможно, и личное отношение к Сухому министра Дементьева, о чем было известно).

На самолете Су-15 мне довелось первому из военных испытателей облетывать систему сдува пограничного слоя крыла, а также стрелять из пушки. Вспоминаю полет на перехват с использованием автоматики, а также инфракрасного теплопеленгатора на Су-15ТМ, который позволяет видеть на экране цель на большой дальности по тепловому «пятну» от ее

двигателей, при этом, в отличие от РЛС, не излучает сигналов и не выдает свою работу противнику. Однако по нему нельзя определить дальность до цели. Я включал периодически излучение РЛС на секунду-две, чтобы проверить дальность. Когда дальность при очередном включении вошла в необходимые пределы, нажал боевую гашетку, проимитировав пуск ракет.

Как-то при посадке на Су-15 у меня возникла неожиданная трудность. Я подходил к аэродрому с высоты и, выйдя на курс посадки, оказался выше, чем обычно. Чтобы быстрее снизиться, убрал рычаги управления двигателями (РУДы) за защелку полетного малого газа (на земной малый газ), при этом обороты намного снизились. Через несколько секунд я понял, что самолет снижается слишком быстро, почти падает. Я тут же вывел РУДы вперед за защелку и потом сразу же — до упора максимального режима. Обороты и тяга росли медленно, самолет продолжал снижаться и был уже у самой земли, а до ВПП оставалось еще несколько сот метров. Удалось его выровнять на высоте около метра, и я ожидал, что он приземлится на грунт, но в этот момент скорость стала быстро увеличиваться. Убрав через пару секунд РУДы, я оказался уже перед бетонной полосой и сел в ее начале.

Накануне подобный случай произошел со Сталем Лаврентьевым, но ему не повезло. При таком же проваливании самолета ему тоже удалось выровнять на высоте около метра, не долетев до бетонной полосы, но сильным боковым ветром его снесло вправо на боковую границу полосы захода на посадку. Дежурный офицер на стартовом командном пункте, увидев, что самолет сбил несколько столбиков граничных посадочных огней и из него потек керосин, передал по радио на главный командный пункт: «Пожарку на старт!», имея в виду пожарную машину. А Лаврентьеву, который уже начал уход на второй крут, послышалось: «Пожар у тебя!» — он убрал газ и сел прямо перед собой, правее полосы. Самолет на пробеге по неровному грунту и поперек рулежных дорожек получил повреждения.

Надо признаться, что уборка РУДа ниже полетного малого газа на малой высоте мной и Лаврентьевым была рискованным нарушением инструкции.

Вспоминаю еще один случай, связанный с Су-15. Однажды, когда я пришел в 1-е управление для подготовки к очередному полету, ко мне обратился ведущий инженер по устойчивости и управляемости Владимир Михайлович Семешин: «Товарищ генерал! Не могли бы вы сделать на Су-15ТМ полет на определение минимальной скорости в посадочной конфигурации?» Задание заключалось в том, чтобы с выпущенными шасси и закрылками дойти до начала сваливания.

Для получения достоверного для посадочного режима результата это надо было сделать на возможно малой высоте. Инженеры предложили высоту 2000 м, и я согласился. Все понимали, что это опасно: если в момент начала сваливания я опоздаю на секунду-другую с выводом, самолет перейдет в штопор, и тогда единственным спасением будет катапультирование — высоты для вывода не хватит. Да и особенности штопора в такой конфигурации не были известны.

Я любил полеты на оценку минимальной скорости и сваливания и считал, что хорошо чувствую самолет на этих режимах, поэтому не особенно волновался. Однако, выполняя полет, я был предельно внимательным, понимая, что промедления или ошибки допустить нельзя. Все прошло нормально. Самолет стал быстро крениться на крыло и опускать нос. Сваливание! Я даю ручку от себя и увеличиваю тягу для набора скорости. Потерял не более четырехсот метров высоты. Инженеры были довольны полученным результатом.

Спустя семь лет в Москве мы отмечали в ресторане мою защиту кандидатской диссертации. Семешин (который помогал мне в подборе материалов для диссертации) в своем тосте напомнил об этом случае и признался, что они не рискнули предложить выполнение этого полета кому-нибудь из летчиков-испытателей, так как его летный начальник наверняка не разрешил бы выполнять такой режим на высоте, недостаточной для вывода в случае сваливания в штопор. Я же, как заместитель начальника Института, мог принять решение сам, а они знали мою склонность к полетам на оценку аэродинамических характеристик самолетов. Этой подоплеки я тогда не понял, но то, что для выполнения сложного и рискованного полета обратились ко мне, было приятно. Ведущие инженеры всегда заинтересованы в качестве выполнения задания и отвечают за его безопасный исход. То, что они довольно часто предлагали мне участие в испытаниях с выполнением сложных полетов, говорило об их вере в мой профессионализм. Это было для меня лестным и прибавляло уверенности в своих силах.

Конструкторское бюро А. С. Яковлева по предложению командования ПВО построило на основе фронтового бомбардировщика Як-28 перехватчик Як-28П и в 1963 году предъявило на совместные с промышленностью государственные испытания. Председателем государственной комиссии по испытаниям был Анатолий Леонидович Кадомцев, а от Института его заместителем был я. Генерал-лейтенант авиации Кадомцев, о котором я еще расскажу, в то время являлся заместителем маршала авиации Е. Я. Савицкого, командующего истребительной

авиацией ПВО.

Совместными испытаниями руководили Василий Белодеденко с помощником — ведущим инженером Вадимом Орловым. Летали на Як-28П Петр Кабрелев, Борис Адрианов и другие. Сделал несколько полетов и я. Испытания прошли благополучно, но они подтвердили, что самолет по своей компоновке и летным данным явно устарел. Его скорость ненамного превосходила скорость звука, разгон при этом был очень медленным, особенно при высокой температуре окружающего воздуха.

У него обнаружились и другие недостатки, в том числе реверс элеронов на больших приборных скоростях и неприятные особенности управляемости, связанные с использованием переставного стабилизатора (в качестве триммера).

Мы были против принятия на вооружение самолета Як-28П, как недостаточно современного и имеющего существенные недостатки. Однако генерал Кадомцев упорно добивался положительного решения. Он мотивировал необходимость Як-28П для ПВО тем, что на нем два члена экипажа — летчик и оператор РЛС, так же как и на самолетах Як-25, которые уже давно эксплуатировались в ПВО, и их ресурс уже заканчивался. А двухместный самолет был необходим при перехвате низколетящих целей. В те времена радиолокаторы не могли еще обнаруживать цель на фоне земной или водной поверхности — перехватчик должен был лететь ниже перехватываемой цели, чтобы засветка экрана радиолокатора от земли не мешала ее обнаружению. Полет на предельно малой высоте опасен, особенно над морем (над водой трудно определить фактическую высоту), тем более ночью. Требуется повышенное внимание летчика. Наличие оператора позволяет летчику все внимание уделять пилотированию самолета и контролю высоты, не занимаясь одновременно поиском цели по радиолокатору.

Доводы командования ПВО были резонны, и я в конце концов подписал как «Заключение акта по испытаниям», так и «Заключение госкомиссии».

И хотя такие самолеты потом серийно выпускались и использовались в строевых частях в довольно больших количествах, Як-28П так и не был принят Генеральным штабом на вооружение именно из-за его устарелости.

Здесь следует пояснить, что вначале новый тип самолета принимается для эксплуатации в строевых частях и только через некоторое время, после проведения войсковых испытаний и устранения основных выявленных к тому времени недостатков, постановлением правительства его принимают на вооружение,

как бы выдают «аттестат зрелости».

Так же как Як-28П, не был принят на вооружение и МиГ-19, но по другой причине. Когда на него представили материалы в Генеральный штаб, они были возвращены из-за выявленных в эксплуатации дефектов (в основном по двигателю и по РЛС) и нескольких случаев летных происшествий. После устранения недостатков еще довольно долго этот самолет в строевых частях считали сложным для освоения, и вопрос о принятии на вооружение не ставился, а потом об этом, очевидно, «забыли», стало неактуально. Это, на мой взгляд, не совсем справедливо, так как МиГ-19 был выдающимся самолетом своего времени, с высокими летными данными. Он выпускался в больших количествах, продавался за рубеж и даже успешно воевал (в частности, в индийско-пакистанском конфликте), а в Китае такой самолет много лет выпускался по лицензии.

Як-28П оснащался самонаводящимися ракетами К-98, типа К-8, которые мы испытывали на Як-27К и Су-11. Мне запомнился один эпизод, когда я летал на пуск этих ракет по самолету-мишени со штурманом Н. А. Ивановым. Мы находились уже на боевом курсе, штурман обнаружил цель по радиолокатору, а я видел ее визуально. Неожиданно раздался хлопок, затем характерный свист — правый двигатель выключился. Чтобы его запустить, надо снизиться и уменьшить скорость — значит, сорвать атаку. Я продолжал атаку на одном двигателе. Рулей хватало, самолет выдерживал курс. РЛС перешла в прицельный режим, загорелись лампочки «ЗГ» (захват головок), я нажал боевую кнопку, и, как только загорелись лампочки «ПР» (пуск разрешен), автоматически снялась блокировка, и ракеты пошли. Убедившись, что цель поражена, я отвернул, снизился и запустил двигатель.

Николай Александрович Иванов был уникальным в своем роде человеком. Когда он был назначен штурманом в наше истребительное управление, ему приходилось проверять штурманскую подготовку летчиков в полетах на спарке УТИ МиГ-15. При возвращении на аэродром он обычно просил летчика дать поуправлять самолетом. Так он постепенно научился летать. Позже его допустили к самостоятельным полетам, а потом и к испытательным на самолете МиГ-21. Насколько я знаю, это единственный человек в нашей стране, имевший квалификацию заслуженного штурмана-испытателя, а также летчика-испытателя 2-го класса.

В прошлые времена, еще с 20-х годов вплоть до конца 60-х, государственные испытания всех гражданских самолетов также проводились в нашем Институте. Там после войны получили

путевки в жизнь такие самолеты, как Ил-12, Ил-14, Ил-18, АН-10. У нас же были проведены испытания первого в стране реактивного лайнера Ту-104. Летавшие на нем военные летчики-испытатели А. К. Стариков и Н. Яковлев и штурман И. Багрич выполняли первые зарубежные перелеты и затем обучали летчиков Гражданского воздушного флота.

При правительственном задании на разработку пассажирского самолета почти всегда предусматривалось создание на его базе военно-транспортного или десантного варианта. А в ряде случаев, наоборот, пассажирский самолет создавался на базе военного образца. Так, пассажирский АН-10 являлся вариантом военного грузового самолета АН-12, грузовой Ан-26 — вариантом пассажирского Ан-24. Ту-104 был спроектирован на основе знаменитого реактивного бомбардировщика Ту-16. На базе пассажирского Ил-18 создали самолеты противолодочной обороны, радиотехнической разведки и самолет-командный пункт.

В начале 60-х годов появился пассажирский самолет Ту-124. Его главным конструктором в шутку называли Н. С. Хрущева — именно он высказал Туполеву пожелание, чтобы сделали «уменьшенный в два раза Ту-104», Получился действительно удачный самолет.

К этому времени во Франции уже летал лайнер «каравелла», на котором реактивные двигатели впервые разместили в хвостовой части фюзеляжа. Такое расположение двигателей дает некоторые преимущества, и прежде всего в снижении шума в кабине пассажиров. Высокое расположение двигателей уменьшает воздействие их струи на поверхность земли и на предметы на стоянке, позволяет более безопасно работать техникам при работающих двигателях.

Однако есть и существенный недостаток — трудность балансировки самолета при различной его загрузке. Из-за расположенных на хвосте двигателей центр тяжести самолета сместился далеко назад по сравнению с обычной компоновкой, поэтому пришлось сместить назад и крыло (центр тяжести всегда должен находиться в пределах крыла, ближе к его передней кромке). Почти вся пассажирская кабина оказалась впереди крыла, а значит, и центра тяжести, поэтому балансировка стала сильно зависеть от числа пассажиров. При малом их количестве на самолете Ту-154, например, приходится даже загружать балласт в носовую часть самолета.

Но тем не менее компоновка с задним расположением двигателей привлекательна. В ОКБ Туполева решили переставить двигатели самолета Ту-124 на хвост, в результате чего родился

Ту-134. В начале 1966 года его опытный экземпляр поступил на государственные испытания в 4-е управление нашего Института.

14 января на нем выполнялся очередной испытательный полет, в котором на высоте 10 000 м экипаж должен был достичь максимальной скорости, ограниченной числом M = 0,82 (около 900 километров в час истинной скорости). Полет закончился катастрофой.

Как показало потом прослушивание записей бортового магнитофона и анализ данных измерительной аппаратуры, летчики, достигнув максимального числа M, почувствовали колебания хвоста фюзеляжа. Они им показались слабыми, потому что происходили далеко сзади. Летчики уменьшили скорость, но потом решили повторить режим, чтобы лучше оценить колебания. На этот раз они усилились, и вдруг самолет стал заваливаться в пикирование, не слушаясь рулей. Второй летчик Рогачев крикнул по переговорному устройству: «Пусть все прыгают!» Команду подтвердил командир Евтеев, от волнения сказав «катапультироваться!», хотя катапульт на пассажирском самолете не бывает. Трудно представить чувства летчиков, понявших вдруг, что самолет с пассажирами в кабине падает, а они ничего не могут сделать — самолет не слушается рулей!

Из восьми человек никто не выпрыгнул, хотя парашюты у всех были. Дело в том, что входная дверь открывается внутрь салона, в котором давление в два с лишним раза больше наружного, поэтому изнутри на дверь действует сила, намного превышающая человеческие возможности. Разгерметизация кабины после открытия крана занимает около полутора минут, а падали они до земли около минуты. На найденном стекле одного из иллюминаторов обнаружили следы ударов чем-то металлическим — видимо, пытались разбить стекло, чтобы стравить избыточное давление в салоне. (После этой катастрофы на опытных транспортных самолетах стали делать систему ускоренной разгерметизации и предусматривать устройства для облегчения покидания самолета с парашютом.)

Причиной катастрофы было новое явление, названное «бустерный флаттер». Руль высоты на Ту-134, как и на других современных самолетах, отклоняется при помощи гидроусилителя (бустера) — летчик, отклоняя штурвал, перемещает золотник, перепускающий поступающее под давлением масло в ту или другую полость гидроцилиндра. Конструкция в месте установки гидроцилиндра была недостаточно жесткой. При небольших колебательных изгибах хвостовой части фюзеляжа на большой скорости полета (из-за действия рулей или болтанки) гидроусилитель перемещался

относительно тяги, идущей от штурвала, а значит, и относительно золотника. Смещение золотника приводило к перепуску давления на отклонение руля то в одну, то в другую сторону, способствуя увеличению амплитуды колебаний. Колебания хвоста самопроизвольно возрастали, и наконец, он разрушился, самолет полностью лишился управления.

Как это часто бывает, представители ОКБ не захотели признать конструктивного недостатка самолета, но нам стало известно, что они внесли изменения в конструкцию исходя из выводов акта, таким образом фактически признав правоту комиссии.

Юрий Иванович Рогачев, правый летчик в этом полете, был моим близким товарищем. Будучи летчиком-истребителем по специальности, он работал в нашем Управлении во Владимировке. Это был очень хороший летчик, умный человек и пытливый испытатель. Рогачев стал командиром эскадрильи, сменив ушедшего в космонавты Г. Т. Берегового, его прочили в преемники В. Г. Иванова, всеми уважаемого старшего летного начальника Управления. Юра Рогачев был также компанейским человеком, «наследником» Леши Фадеева в коллективе летчиков, в качестве его «души» и организатора внеслужебных встреч (вместе со своим и моим другом Нориком Казаряном).

Как летчик-испытатель Рогачев особенно отличился при испытаниях Ту-128 и различных вариантов самолета Су-7Б. Я уже рассказывал, как он спас опытный самолет Ту-128, не покинув его после срыва в штопор. Много раз он демонстрировал пилотажные возможности самолета Су-7Б в строевых частях и на показах техники высокому командованию на нашем аэродроме. Помню, как всем понравился его безукоризненный высший пилотаж на малой высоте с комментариями по радио через громкоговоритель, вокруг которого собрали летчиков: в ходе пилотажа он называл величину скорости, высоты, перегрузки и особенности маневра. В конце программы Рогачев переворотом эффектно выходил на посадочную глиссаду и садился, не используя двигателя. Такие демонстрационные полеты он проводил в различных строевых частях. При таком пилотаже, да и в других случаях на испытаниях, Рогачеву пришлось многократно подвергаться большим перегрузкам, нагружающим позвоночник. Это сыграло роль в его дальнейшей судьбе.

Кажется, в 1965 году к нам приехали специалисты из Центра подготовки космонавтов и выбрали кандидатов из желающих для прохождения медицинской комиссии. Рогачев оказался в их числе. Результаты прохождения различных тестов, определяющих физиологические, психологические и профессиональные

качества, у него были по всем параметрам выше, чем у других кандидатов. Но когда сделали жесткую рентгенограмму позвоночника, выявили остеохондроз со смещением позвонков — профессиональное заболевание летчиков-истребителей, усиленное многократными перегрузками в последнее время. Рогачева не только не допустили в космонавты, но и списали с истребителей и перевели на Чкаловскую летчиком-испытателем транспортных самолетов и вертолетов. На проводах из 1-го управления Юра сказал: «Ну, теперь до старости летать буду!», имея в виду безопасность транспортных самолетов по сравнению с истребителями. Но смерть подстерегла его именно здесь.

В числе погибших был и штурман Викентий Малыгин, который до этого участвовал в испытаниях Ту-128 и часто летал на нем с Рогачевым. Оказался в самолете также и молодой, талантливый инженер по устойчивости и управляемости самолетов Святослав Хитров, попросившийся в этот полет — ему захотелось посмотреть, как на практике выполняются испытательные режимы, задаваемые инженерами.

Вернусь в конец 60-х годов. Однажды в марте 1969 года я узнал, что планируется длительный полет на Север на тяжелом ракетоносце Ту-95КМ. До этого был подобный полет до Северного полюса и обратно, вторым летчиком летал мой однокурсник и друг еще с академии Георгий Артурович Баевский.

(Г. А. Баевский одновременно со мной в 1951 году был назначен летчиком-испытателем в ГК НИИ ВВС, но через год кадровики вдруг обнаружили по его личному делу, что его бабушка — французская подданная, хотя жила она всю жизнь в России. Этого они перенести не могли, и Герой Советского Союза Баевский был переведен с испытательной работы летчиком-инспектором в Уральский военный округ. Через 12 лет, окончив Академию Генштаба, Баевский из предлагавшихся ему командных должностей в воздушных армиях выбрал наш Институт, и был назначен на должность заместителя начальника Института по летной части. Он успешно проработал с нами до конца 1970 года, летая при этом почти на всех типах самолетов и на вертолете. Потом он служил заместителем командующего авиацией Московского военного округа, после чего преподавал в Академии имени Жуковского до самой смерти 6 мая 2005 года.)

На этот раз полет на Ту-95 был запланирован, к сожалению, не на полюс, но тоже по северному маршруту — Ахтубинск — бухта Тикси — Северная Земля — Ахтубинск. Мне захотелось принять в нем участие — впервые на такую большую дальность, — и я попросил включить меня в экипаж вторым летчиком.

Командиром корабля был другой мой товарищ со времен учебы в академии Сергей Дедух, начальник бомбардировочного управления. Цель полета была незамысловатой — для оценки надежности работы двигателей на новом сорте масла надо было продержаться в воздухе не менее шестнадцати часов. Штурманы выбрали маршрут примерно на такую продолжительность. Они не стали повторять предыдущий вариант с разворотом над Северным полюсом, а жаль! Были, конечно, на самолете парашюты и надувные лодки, но все понимали, что в случае покидания или вынужденной посадки на дальнем Севере надежд на спасение практически не будет.

Взлетали мы вечером, когда уже наступила темнота. Ночной взлет при максимальном весе самолета (топлива залили «под завязку») достаточно сложен, поэтому выполнял его с левого сиденья Сергей, опытный летчик-бомбардировщик. Набрав высоту, мы поменялись местами, и потом почти все время пилотировал самолет я. Когда вышли на крейсерскую высоту, я включил автопилот, но он почему-то не «схватывал». Штурман Виталий Царегородцев, услышав об этом, явно огорчился: «Без автопилота нехорошо…», повторив это еще пару раз. Я сначала не понял, почему он так сокрушается, но, оказывается, Виталий не надеялся, что при ручном пилотировании на таком большом отрезке пути в Заполярье, где нет характерных ориентиров, мы сможем с достаточной точностью выдерживать рассчитываемый штурманом и периодически изменяемый курс. Тогда мы можем не найти бухту Тикси, а потом на длинном пути над льдами Ледовитого океана не выйдем на мыс Арктический Северной Земли. Наконец, автопилот заработал. Но и с включенным автопилотом работы мне хватало — кроме наблюдения за приборами и контроля работы систем, нужно было через автопилот увеличивать высоту полета по мере выработки топлива, по командам штурмана подправлять заданный курс для того, чтобы самолет шел по ортодромии (кратчайшему пути по глобусу, который на карте выглядит не прямой линией, а дугой). Приходилось менять курс и при изменении скорости ветра, который определялся ДИССом — доплеровским измерителем путевой скорости и сноса. Когда мы шли вблизи берега океана, я иногда смотрел вниз и видел только нагромождение скал и гор, лишенных видимой растительности, и никаких следов существования человека — ни дорог, ни поселков — как будто под нами не Земля, а какая-то другая планета. Приближаясь к бухте Тикси, мы встретили рассвет и увидели восходящее солнце, потом, развернувшись на запад, мы опять, уйдя от солнца, вошли в ночь. Второй раз рассвет мы встретили, идя от Северной Земли

на юг.

Члены экипажа удивились, что я, летчик-истребитель, не имеющий практики длительных полетов и, конечно, уставший (подремал в середине полета на полу кабины всего около получаса), тем не менее сам пилотировал самолет на снижении и на посадке.

Но и по прилете отоспаться мне не пришлось. Пообедав с летчиками, я улетел в Москву на транспортном Ил-14 фирмы Сухого. Приехал вечером домой (это была суббота), а жена Эля сказала, что нас пригласили на день рождения. Пришлось пойти, так что в результате я не спал более полутора суток и двадцать часов из них провел в воздухе.

Глава 23
Освоение космоса и авиация

Как известно, с конца 50-х годов началось освоение космического пространства. Точнее было бы сказать, «ближнего космоса» — безвоздушного пространства в непосредственной близости от поверхности Земли. Действительно, все полеты космонавтов выполняются по орбите вокруг Земли на высотах до трехсот с небольшим километров. Если прикинуть со школьным глобусом в руках эту величину относительно диаметра Земли, то окажется, что траектория проходит совсем близко от поверхности глобуса — в одном-полутора сантиметрах. И только при полетах к Луне американские астронавты фактически летали в космическом пространстве и видели нашу планету действительно со стороны.

Однако орбитальные полеты, хотя и недалеко от Земли, но все же происходят в практически безвоздушном пространстве по законам механики космических полетов с «первой космической» скоростью (более 28 000 км/ч).

В нашей стране, в отличие от США, Ракетные войска стратегического назначения (РВСН), как и ВВС, являются отдельными видами Вооруженных сил. Также и появившаяся ракетно-космическая промышленность была отделена от авиационной. Программы освоения космоса проводились в жизнь в системе ракетных войск (а до 1960 года — в артиллерии), пока космическое направление не выделилось в отдельное командование. Промышленность разделили как по линии заказов и испытаний, так и по предприятиям-изготовителям. Для ракетно-космической отрасли создали отдельное министерство — «общего машиностроения». Многих специалистов в военные и гражданские организации, занимающиеся космосом, взяли из авиации (так, к космической промышленности отошли хорошо организованные и обладающие опытными работниками ОКБ Мясищева и авиационный завод в Филях). Тем не менее квалификация и опыт, накопленные в этой передовой отрасли техники, использовались не в должной мере.

Как и многие другие, я считаю неправильным отделение космических работ от авиационных. Определяющим для такого положения явилось то, что для выведения на орбиту используются баллистические ракеты, хотя дальнейший полет и, главное, деятельность человека намного ближе к авиации, чем к ракетным войскам, да и с ракетными двигателями в авиации

имели дело задолго до создания ракетных войск. (Надо сказать, что как министр МАП, так и командование ВВС не проявили дальновидности и не стремились брать на себя эту «обузу».) В США как ракетная техника, так и космонавтика развиваются вместе с авиацией, в одной системе. Рассказывали, что в 1964 году тогдашний начальник Генерального штаба (а до этого — главком РВСН) маршал С. С. Бирюзов подготовил решение о передаче военных организаций космического направления в Военно-воздушные силы, но не успел провести его в жизнь, погибнув в октябре 1964 года в авиакатастрофе в Югославии.

За ВВС осталась подготовка экипажей, для чего создали специальную организацию, которая позже стала называться Центром подготовки космонавтов имени Гагарина. Первым ее начальником был полковник медицинской службы Е. А. Карпов из Института авиационной и космической медицины. Хотя создавалась она в основном из специалистов ГК НИИ ВВС, мы, остальные его работники, из-за свойственной нашей стране сверхсекретности в первые годы почти ничего о ней не знали, кроме ходивших слухов.

Остались за ВВС также испытания средств жизнеобеспечения и спасения космонавтов, проводившиеся в 7-м управлении нашего Института, которое испытывало подобные средства для авиации. Управление испытывало для космических аппаратов катапультные кресла, скафандры, шлюзовую камеру для выхода космонавтов в открытый космос и другое оборудование. 4-е управление принимало участие в испытаниях парашютных систем космических аппаратов, а парашютисты-испытатели управления во главе с Н. К. Никитиным занимались парашютной подготовкой будущих космонавтов.

В 1960 году и Управление, где я был начальником, оказалось ненадолго связанным с этой тематикой. На одном УТИ МиГ-15 доработали топливную и масляную системы, чтобы они могли обеспечить длительную работу двигателя с нулевой перегрузкой. Вначале мы провели испытания доработанного самолета, а затем на аэродром, прямо к машине, стали привозить незнакомых нам молодых летчиков, которых летчики-испытатели В. Г. Иванов и Н. П. Захаров «катали» на режимах невесомости. Мы могли лишь догадываться, для чего это делалось.

Невесомость в условиях Земли может быть создана только на самолете, летящем по дуге, выгнутой вверх. Для этого он разгоняется до максимальной скорости и переводится в крутую горку, затем летчик начинает вывод из горки, отдавая от себя ручку и уменьшая угол атаки крыла настолько, чтобы оно не создавало подъемной силы, ни вверх, ни вниз. Перегрузка при

этом будет равна нулю, а самолет будет двигаться по баллистической траектории под действием только силы тяжести (как брошенный вверх камень). Это соответствует состоянию невесомости. В процессе этого маневра постепенно происходит переход в пикирование, поэтому продолжительность невесомости не превышает 30–35 секунд, после чего надо выводить в горизонтальный полет.

Позже такая же работа проводилась на переделанном пассажирском Ту-104, вначале в ЛИИ МАП, а потом космонавты тренировались на таком самолете в нашем Институте. На нем можно было уже «парить» в отсеке фюзеляжа.

Еще больше с «космическими» работами было связано 3-е управление нашего Института в Феодосии, вместе с которым и на его базе 7-е и 4-е управления все эти годы отрабатывали парашютные системы и средства поиска и спасения космонавтов при их попадании в воду, а также проводилась тренировка космонавтов.

В 1966 году в нашем Институте, ГНИКИ ВВС, в Ахтубинске совместно с промышленностью на бомбардировщике Ту-95 испытывалась система аварийного спасения (САС) космонавтов при старте ракеты-носителя. Я один раз полетел на это задание в качестве летчика — мы сбрасывали макет космического аппарата с этой системой, проверяя ее действие уже как бы после подъема аппарата, отделившегося от ракеты, двигателями аварийного спасения. После сброса раскрывался парашют, и затем аппарат приземлялся с использованием системы мягкой посадки (небольшими тормозными ракетными двигателями, уменьшающими скорость снижения перед самой землей).

Этими направлениями в основном и ограничивалось участие НИИ ВВС, да и других авиационных организаций, в работах по освоению космоса. И, конечно, авиация обеспечивала поиск и эвакуацию космонавтов после их возвращения на землю (несколько лет одним из руководителей этой работы был мой брат Алексей, будучи командующим ВВС Туркестанского военного округа).

Но уже в те годы в мире просматривалось и другое направление в космической технике, более близкое к авиации, — применение крылатых космических аппаратов. Такой аппарат можно запустить на орбиту как ракетой, так и со специального самолета «разгонщика». В этом случае уменьшаются энергетические затраты на вывод аппарата на орбиту, а кроме того, такой старт, в отличие от ракетного, не привязан к определенному месту — ракетному полигону, и орбита при этом может иметь различное наклонение. (При ракетном выведении

запуск со стартовых позиций полигона должен производиться с таким наклонением орбиты, при котором отделяемые первые ступени ракеты падают в строго определенный «отчужденный» район территории.) Применение крылатых аппаратов позволяет уменьшить нагрев конструкции при спуске в атмосфере, обеспечивает возможность бокового маневра и посадку «по-самолетному» на заданный аэродром.

В середине 60-х годов в ОКБ Артема Микояна начали работу над подобным проектом. Конструкторы спроектировали одноместный самолет с небольшим крылом и «несущим» корпусом (то есть создающим большую часть подъемной силы благодаря широкой, плоской нижней поверхности). В качестве первой ступени проектировался самолет-разгонщик, который должен был запускать космический самолет на орбиту со своей «спины» при гиперзвуковой скорости. Эту тему называли «изделие 50», а потом — «Спираль». На первом этапе, до создания разгонщика, самолет должен был выводиться на орбиту баллистической ракетой.

Для решения этой сложной, можно сказать, эпохальной, задачи были задействованы многие предприятия авиационной и радиопромышленности, проводились исследования и эксперименты по созданию как летательного аппарата, так и системы управления и навигации для полета по орбите, спуска с нее и посадки, что являлось совершенно новым делом.

Были созданы летающие модели (изделия «Бор-1,2,3»), на которых проводили исследования аэродинамики орбитального самолета в атмосфере, а также самоуправляемая модель для исследовательских полетов по орбите. Кроме того, изготовили дозвуковой аналог орбитального самолета для испытаний на заключительном участке орбитального полета — заходе на посадку и посадке. Аналог, который назвали «изделие 105», должен был сбрасываться с самолета.

В тот же период Артему Ивановичу было поручено построить бесхвостый вариант самолета МиГ-21 в качестве аналога сверхзвукового пассажирского самолета Ту-144 для исследования его аэродинамики. Артем Иванович, как бы в обмен на это, договорился с Андреем Николаевичем Туполевым, с которым он был в дружеских отношениях, что туполевцы доработают для «Спирали» один Ту-95 — надо было в люках бомбоотсека сделать вырез, в котором помещался бы полуутопленный аналог орбитального самолета.

Работа над темой «Спираль» шла за счет средств Министерства авиационной промышленности — постановления Правительства, что было необходимым для финансирования им

новой разработки, не было.

Кажется, в 1970 году появился проект постановления Правительства, который подписали министры авиационной промышленности, радиопромышленности и другие «оборонные» министры, главнокомандующие ВВС, войсками ПВО и РВСН. С визой также и начальника Генерального штаба маршала Захарова проект доложили тогдашнему министру обороны маршалу Гречко (все работы по космической тематике велись тогда по заказам Министерства обороны).

Однако Гречко начертал на проекте постановления резолюцию: «Нечего заниматься фантастикой. Микояну надо делать самолеты» (Артем Иванович в это время уже был тяжело болен).

Трудно понять, как мог министр обороны, принимая отрицательное решение по предложению государственной важности, не обсудить вопрос хотя бы с теми, тоже большими руководителями, которые подписали документ!

Тем не менее работа продолжала теплиться. Доработанный Ту-95 передали в наш Институт, и он использовался для тренировочных полетов, не связанных с этой тематикой, в ожидании своей «настоящей» работы. Только в 1977 году, наконец, стало возможным проведение испытаний аналога. Но все это было позже, а сейчас вернусь ко времени начала этой работы.

Центр подготовки космонавтов, которым тогда руководил Герой Советского Союза генерал Н. Ф. Кузнецов (заместителем его был Юрий Гагарин), стал готовиться к работе по теме «Спираль». Летчиками-космонавтами назначили Германа Титова, Анатолия Филипченко и Анатолия Куклина. Им решили дать подготовку в качестве летчиков-испытателей, что было вполне разумно. С начала лета 1967 года они выполняли у нас в Ахтубинске тренировочные, а потом и испытательные полеты, начиная с несложных. Комиссия по классификации летчиков-испытателей Института приняла у них экзамены, и я, как ее председатель, подписал для них квалификационные удостоверения летчиков-испытателей 3-го класса.

Осенью космонавты уехали, а на следующий год они должны были возобновить полеты. Помешало этому известное трагическое событие.

27 марта 1968 года, утром, главнокомандующий ВВС главный маршал авиации К. А. Вершинин подписал приказ о продолжении полетов Титова, Филипченко и Куклина в ГНИКИ ВВС, а менее чем через час ему доложили, что пропала связь с находившимся в полете Юрием Гагариным. Вершинин потребовал принести только

что подписанный приказ и зачеркнул свою подпись. Через несколько часов был обнаружен разбившийся самолет, на котором взлетели в свой последний полет Ю. А. Гагарин и В. С. Серегин.

При Центре подготовки космонавтов существует авиационный полк, базирующийся на Чкаловском аэродроме, предназначенный для тренировки космонавтов — летчиков и ознакомительных полетов других космонавтов. Там были тогда боевые самолеты МиГ-17 и МиГ-21, а также учебно-тренировочные истребители с двойным управлением («спарка») УТИ МиГ-15.

Первый космонавт Юрий Гагарин тоже проходил тренировки в этом полку и в марте 1968 года был подготовлен для самостоятельного вылета на самолете МиГ-17, на котором он летал еще в строевой части, прежде чем попал в отряд космонавтов.

Я легко могу себе представить его желание сесть в кабину истребителя и снова почувствовать эту, хорошо знакомую мне, радость летчика, самостоятельно поднимающего самолет в воздух. Меня совершенно не удивляло его стремление летать. Кроме того, я убежден, что полеты на самолетах, особенно истребителях, необходимы для космонавтов — командиров кораблей — это лучший вид психологической, физиологической, да в какой-то мере и технической подготовки для управления не только космическим, но и любым летательным аппаратом. Недаром американские астронавты-летчики регулярно летают на боевых или учебно-тренировочных самолетах.

Для расследования обстоятельств и причин катастрофы Гагарина и Серегина была создана правительственная комиссия, состоявшая из больших руководителей, во главе с Д. Ф. Устиновым, и две основные рабочие комиссии — по материальной части, которую возглавил генерал-полковник авиации М. Н. Мишук, и по летно-методическим вопросам во главе с генерал-лейтенантом авиации Б. Н. Ереминым. По заданиям правительственной комиссии проводились различные исследования в ЛИИ, ЦАГИ, в Академии имени Жуковского и в других организациях. В Институте эксплуатации и ремонта ВВС проводились исследования найденных фрагментов самолета. (Говорят, что всего на расследование и связанные с ним работы было затрачено около трех миллионов человеко-часов.)

Я от ГНИКИ ВВС участвовал в работе комиссии в составе группы, занимавшейся летными вопросами. В нее также входили генералы ВВС В. М. Лавский, А. И. Пушкин и И. Ф. Модяев и еще несколько офицеров.

Обстоятельства катастрофы и предполагаемая причина после завершения работы комиссии не были обнародованы, а фактическая причина и не была определена. Были версии, предполагавшие отказы техники, хотя при расследовании никаких отказов не выявили.

В последние годы появилось много публикаций различных авторов, в большинстве некомпетентных и несведущих, в которых приводятся самые разные предположения о причинах гибели Гагарина и Серегина, не основывающиеся на имеющихся объективных данных и обстоятельствах или даже противоречащие им. Появлялись также технически неграмотные или даже совершенно фантастические и абсурдные версии.

Я думаю, как участник расследования, я имею моральное право рассказать о том, что я знаю, и высказать свое мнение, сформировавшееся еще тогда, в период работы комиссии.

Расскажу вначале о тех объективных данных о полете, которыми мы располагали. По плану в этот день, 27 марта 1968 года, сделав накануне полеты с инструктором и командиром эскадрильи, Гагарин сразу должен был лететь на одноместном МиГ-17, но, как я слышал, генерал Н. Ф. Кузнецов попросил командира полка Владимира Сергеевича Серегина сделать с Гагариным еще один контрольный полет на «спарке» УТИ МиГ-15. Гагарин, сидя в передней кабине, пилотировал самолет, а Серегин контролировал его из инструкторской кабины. Это был полет в зону, где по заданию должен был выполняться пилотаж с маневрами средней сложности. Однако в это время в пилотажной зоне была многослойная облачность. Летчики находились в промежутке между слоями, поэтому они, вероятно, выполняли только виражи. Спустя несколько минут после прихода в зону Гагарин совершенно спокойным голосом доложил по радио (запись мы прослушали потом много раз): «Задание в зоне закончил, разрешите курс 320». Это был курс из зоны на аэродром. Гагарин не доложил о высоте полета, но, судя по предыдущему докладу, а также по правилам выхода из зоны, они были на высоте четыре тысячи метров (в те годы контроль полета самолета осуществлялся с аэродрома с помощью только обзорного радиолокатора, который не выдает информацию о высоте). Больше никаких передач по радио не было.

Как правило, когда самолет разбивается, стрелки приборов оставляют отпечатки на циферблатах, по которым можно определить показания приборов в момент удара («черный ящик», то есть записывающий информацию прибор, на самолетах такого типа не устанавливался). По найденным среди обломков шкалам приборов определили некоторые параметры в момент удара, а по

срезам деревьев в месте падения самолета — траекторию последних метров полета. Скорость составляла 680 километров в час, а перегрузка более 8. Это соответствовало выводу из пикирования близко к пределу возможностей человека и даже с превышением допустимой перегрузки для самолета.

Время, определенное по отпечаткам стрелок на остатках самолетных часов и наручных часов Гагарина, отличалось примерно на 15 секунд. Этот момент был всего через 45–60 секунд после последней радиопередачи Гагарина, записанной на магнитофонной ленте.

Ученые в ЦАГИ во главе с Г. С. Бюшгенсом и в Академии имени Жуковского под руководством генерала С. М. Белоцерковского, использовав расчеты и моделирование на ЭВМ, определили, что самолет потерял высоту 4000 м за время около минуты (если что-то произошло сразу после доклада Гагарина), находясь в штопоре — режиме, при котором быстрее всего поглощается энергия. Если бы самолет беспорядочно падал, он бы затратил большее время, а если бы пикировал, то развил бы значительно большую скорость.

Так или иначе, но вывод, что самолет потерял высоту, находясь в штопоре, был принят комиссией, как наиболее достоверный, и весь последующий анализ проводился исходя из этого. Тогда дальнейшее вполне объяснимо. Ниже высоты их полета была облачность, а в облаках, когда летчик не видит горизонт или поверхность Земли, вывести самолет из штопора практически невозможно. Летчики могли делать попытки вывода и раньше (которые могли даже усугубить положение), но очевидно, что реальный вывод из штопора они начали, только выпав из облаков или увидев землю в «окнах» нижнего слоя облачности. Высота нижнего края облачности, по данным близлежащего аэродрома, составляла 500–700 м. Этой высоты для вывода из штопора самолета типа МиГ-15 недостаточно.

Серегин и Гагарин остановили самовращение самолета, то есть фактически вывели из штопора, но для вывода из пикирования им не хватило около двухсот метров высоты, хотя пилотирование было грамотным, на пределе возможностей машины. (Путем анализа мышечных тканей кистей рук было определено, что пилотировал в это время Серегин.)

Часто спрашивают, почему летчики ничего не передали по радио. Дело в том, что, когда летчик попадает в стрессовую ситуацию, грозящую гибелью, и когда все его существо занято требованиями ситуации, резервов внимания у него не остается, и он физически не может осмыслить и выполнить какие-то параллельные действия. Трагический авиационный опыт говорит

о том, что в напряженных аварийных ситуациях летчик, как правило, ничего не передает по радио или, если пытается что-то сказать, у него получается нечто нечленораздельное. Но Гагарин и Серегин ничего не передали. Да и что они могли передать? Что они попали в штопор? Им надо было не сообщать о штопоре, а выводить из него.

Но, скорее всего, они до самого последнего момента не сомневались, что сумеют вывести машину в горизонтальный полет. По этой же причине они, очевидно, не пытались катапультироваться. Летчики катапультируются обычно только тогда, когда они ясно понимают, что не могут больше управлять самолетом, например при его разрушении или при пожаре, а также при отказе двигателя, если не удается дотянуть до аэродрома. Но если летчик управляет самолетом, борется с ним, надеясь вывести, он не катапультируется или делает это слишком поздно.

Таким образом, оставалось выяснить, почему «спарка» вошла в штопор. Если бы это произошло во время пилотажа в зоне, еще можно было допустить возможную ошибку при выполнении фигуры, хотя УТИ МиГ-15 нелегко входит в штопор, его непроизвольный срыв может произойти только при грубой ошибке в пилотировании, например при резком и излишнем отклонении рулей. А в обычном полете срыв практически исключен. Правда, в данном случае самолет был с дополнительными подкрыльными топливными баками, но проведенные специально летные исследования показали, что баки на пилотажные характеристики самолета и возможность срыва в штопор почти не влияют.

Одна из появившихся версий объясняет срыв в штопор попаданием самолета Гагарина в вихревой след пролетавшего будто бы рядом другого самолета. Однако тогда комиссией было установлено, что находившиеся в этом районе самолеты были достаточно далеко от УТИ МиГ-15 Гагарина. Но даже если бы и проходил рядом самолет, попадание в его вихревой след (летчики говорят — в «струю») не могло привести к срыву в штопор.

То, что попадание в струю от самолета не представляет опасности (за исключением случая полета вблизи земли, а также если в струю большой машины попадает легкий самолет), еще до случая с Гагариным было подтверждено в испытаниях в ЛИИ и у нас в Институте, а после катастрофы проверено в специальных испытаниях в ЛИИ МАП на самолете УТИ МиГ-15 с такими же подвесными баками, какие были на машине Гагарина. Они также подтвердили, что попадание в струю не приводит к сваливанию в штопор, тем более если в струю попасть не вдоль нее, а под

большим углом — тогда вообще ощущается лишь небольшая встряска.

Мне неоднократно приходилось попадать в струю на истребителе, в том числе и при проведении испытательных воздушных боев, когда атакуемый мною Су-7Б выполнял маневр с большой перегрузкой (чем больше перегрузка и вес самолета, тем сильнее от него вихревой след). И тем не менее я ни разу в штопор не сорвался, моя машина даже не переворачивалась. Возникало, правда, резкое кренение, самолет выбрасывало из струи, но управляемость сразу же восстанавливалась. Даже атака не срывалась.

Такое мнение высказывали все опытные летчики-испытатели, участвовавшие в обсуждении этого вопроса еще в период работы комиссии, а также и в 90-х годах, когда С. М. Белоцерковский снова выдвинул эту версию.

Несведущие люди строили даже догадки о возможном «воздушном хулиганстве». Я напомню, что все произошло после прекращения пилотажа при взятии курса на аэродром. Надо также иметь в виду и психологический аспект: следующий полет Гагарина должен был быть самостоятельным, о чем он все время мечтал, а Серегин, недавно назначенный командиром полка, очевидно вдвойне ощущал ответственность, полетев с Гагариным. Ни о каком нарушении задания не могло быть и речи. Нелепы также предположения о том, что летчики могли быть в нетрезвом состоянии. Подтверждено свидетельствами, что накануне летчики алкоголя не употребляли. Они прошли осмотр у врача, обязательный для всех, независимо от ранга. Перед полетом с ними разговаривал генерал Кузнецов, который (как и врач), как говорится, головой бы ответил за допуск нетрезвых летчиков к полету.

Тут к месту сказать несколько слов о летчике-испытателе 1-го класса Владимире Сергеевиче Серегине, моем товарище, с которым мне довелось вместе работать почти четырнадцать лет. Володя был добрым и порядочным человеком, заботливым и отзывчивым товарищем, иногда, правда, излишне горячившимся. Его уважали и любили. Серегин заслужил звание Героя Советского Союза на фронте, будучи летчиком-штурмовиком. В 1953 году он окончил инженерный факультет Академии имени Жуковского, был назначен летчиком-испытателем в наш отдел испытаний самолетов-истребителей и достаточно успешно летал.

Вернусь к истории расследования катастрофы. Мною была выдвинута версия, единственная имеющая косвенное подтверждение.

Однажды работавших по расследованию катастрофы

пригласили в Институт эксплуатации и ремонта ВВС в Люберцах, где рассматривался отчет той подкомиссии, которая занималась материальной частью. Докладывал заместитель начальника Института генерал Сигов. Была проведена громадная работа по сбору всех остатков самолета, который при ударе разрушился на массу мелких осколков и небольшую часть более крупных фрагментов (для этой работы выделили воинскую часть). Почву на месте падения самолета просеивали. Все найденные обломки и детали, как это обычно делается при расследовании катастроф, разложили в ангаре по форме самолета. Специалисты в лабораториях Института провели тщательный анализ всего, что можно было проанализировать. В частности, по повреждениям лопаток турбины двигателя определили, что он работал на повышенных оборотах, по остаткам сигнальных лампочек шасси убедились, что в момент удара они были под током — значит, электропитание не отказало. Комиссия сделала вывод, что самолет в момент падения был в полной исправности, никаких неполадок на борту не было.

В числе прочего Сигов упомянул, что герметичность кабины сохранялась до удара о землю, а стрелка прибора, показывающего перепад давления в кабине по сравнению с наружным, оставила отметку на делении минус 0,01. Когда перешли к вопросам, я спросил, почему докладчик считает, что такое положение стрелки является нормальным. Сигов ответил, что перепад изменяется по определенному закону — у земли давление в кабине равно наружному, а с набором высоты появляется и постепенно увеличивается разница давления в кабине с наружным. При снижении самолета происходит обратный процесс. У земли перепад должен быть равен нулю, ну а 0,01 — это почти ноль.

Председательствующий Михаил Никитович Мишук спросил, удовлетворен ли я ответом. Я ответил, что нет, — зависимость, приведенная Сиговым, справедлива для статических условий, а при быстром снижении с высоты должен сохраниться положительный перепад, так как клапан не успевает сбрасывать избыток давления воздуха, поступающего от двигателя. Нулевого, тем более отрицательного перепада, если кабина оставалась герметичной, не должно быть.

В перерыве Борис Николаевич Еремин спросил меня, уверен ли я в том, что сказал. Я ответил утвердительно. «Надо это проверить в полете у тебя в Институте». В тот же день я позвонил по ВЧ-связи начальнику истребительного управления А. А. Манучарову и объяснил задачу.

На следующий день утром он мне доложил, что летчик-испытатель М. И. Бобровицкий наУТИ МиГ-15 выполнил

несколько пикирований с выводом у самой земли и заметил, что указатель перепада показал около плюс 0,2 атмосферы, что подтверждало мои слова (на большой высоте перепад 0,35–0,37). Затем на самолет установили записывающую аппаратуру, чтобы получить объективные данные. На следующий день провели несколько испытательных полетов и определили, что во всех случаях быстрого снижения сохраняется положительный перепад давления в кабине.

Мы доложили результаты испытаний на совещании в Академии имени Жуковского, которое проводил С. М. Белоцерковский. Опровергнуть их не удалось, но все же решили провести повторную проверку в ЛИИ. Там были получены аналогичные результаты.

Поскольку на самолете Гагарина перед ударом о землю перепад давления был даже отрицательный, значит, кабина его была разгерметизирована (отрицательный перепад бывает из-за отсоса воздуха из кабины наружным потоком). Что из этого следовало?

Сама по себе разгерметизация кабины (например, из-за лопнувшего шланга герметизации) на высоте четыре с небольшим тысячи метров, на которой они летели, не могла привести к серьезным трудностям. Но, обосновывая свою версию в комиссии, я рассуждал так: была какая-то причина, приведшая к разгерметизации кабины, одновременно она воздействовала на самолет и на летчиков. Такой причиной могло быть столкновение (мог быть также удар молнии, но гроз в этот период не было). Столкновение с самолетом исключено — тогда должен быть еще один поврежденный самолет. Могло быть столкновение и с птицей, но в обломках самолета не нашли никаких ее следов, да и птицы за облаками, насколько я знаю, не летают.

Я предположил, что могло быть столкновение с метеорологическим шаром-зондом. Такой шар имеет подвеску с приборами и передающей аппаратурой. Шар, быстро поднимаясь, мог, вынырнув из облаков, внезапно появиться перед самолетом, и Гагарин, сидевший в передней кабине, увидел бы его слишком поздно (да и нос самолета затеняет обзор вперед-вниз). Контейнер с аппаратурой шара имеет массу, кажется, не менее двух килограммов. При скорости самолета 600 км/ч сила удара о такой груз составит более пяти тонн. Если контейнер шара ударил в самолет в районе кабины, то это могло привести к ее повреждению и нарушению герметизации, а также воздействовать на летчиков, даже причинить им ранения (надо сказать, что на месте падения самолета было найдено только около двух третей остекления фонаря кабины). Самолет мог войти в штопор либо от

этого удара, либо из-за резкого отклонения рулей при попытке избежать столкновения, либо от того и другого. Возможно, вследствие удара летчики некоторое время не имели возможности управлять самолетом.

Метеорологические шары-зонды часто запускаются с метеостанций для определения ветра и температуры воздуха на различных высотах, а также перед прыжками парашютистов, чтобы определить точку их выброса. Шар мог быть запущен с метеостанции аэродрома, возможно, Киржача, где в тот день космонавты готовились к парашютным прыжкам, или с какой-нибудь другой метеостанции, занесен в район полета воздушными течениями (в районе поисков были найдены остатки нескольких метеозондов).

До нас тогда не довели официальное «Заключение правительственной комиссии», но не так давно мне рассказал полковник в отставке Иван Федорович Рубцов (летчик, за участие в войне недавно удостоенный звания Героя), что его пригласили в ЦК партии, как представителя службы безопасности полетов ВВС, для ознакомления с заключением комиссии. Оказалось, что комиссия в основном приняла версию, выдвинутую мной: в ее «Заключении» сказано, что, вероятно, Гагарин, пытаясь уклониться от столкновения с шаром-зондом, неожиданно появившимся из облаков, выполнил резкий маневр, в результате чего самолет сорвался в штопор.

Чтобы объяснить разгерметизацию кабины, в комиссии по материальной части сделали предположение, что ее целостность нарушилась вследствие удара о верхушку дерева в районе падения. На мой взгляд, эта версия несостоятельна — мягкая верхушка дерева не могла повредить кабину, тем более что разрушение конструкции должно было быть большим, чтобы избыточный воздух успел выйти, а такое разрушение не происходит мгновенно.

Таким образом, как по моей, так и по официальной версии комиссии, возможной причиной катастрофы рассматривается внезапное появление из облачности перед самолетом шара-зонда. Разница в том, что я предполагаю срыв в штопор в результате столкновения с «подвеской» шара (о чем косвенно свидетельствует разгерметизация), а в «Заключении» говорится о срыве в штопор при попытке избежать столкновения. Различие не очень существенное.

Встреча с шаром-зондом привела к быстрой потере высоты и пикированию, для вывода из которого не хватило высоты. А был ли перед этим штопор (с чем некоторые не согласны) или какое-то другое движение, принципиального значения не имеет.

Эта предполагаемая причина катастрофы — единственная, имеющая косвенное подтверждение в отличие от других версий, которые основаны только на предположениях.

«Заключение комиссии» никогда не было опубликовано, наш народ и весь мир остались в неведении о предполагаемой причине гибели Гагарина и Серегина. В ЦК Рубцову рассказали, что Брежнев решил не оглашать результаты работы комиссии: «Народ успел успокоиться, не стоит его снова возбуждать». Странная философия.

Кажется, в июле того же года в районе нашего аэродрома тоже произошла тяжелая катастрофа, к которой я оказался косвенно причастен. Я выполнял испытательный полет на самолете Су-15. Полет близился к концу, я подходил к аэродрому на высоте 10 000 м, выполняя последнюю заданную «расходную площадку» (то есть на определение расхода топлива) — на минимальной скорости. На «площадке» нужно было строго выдерживать постоянную скорость, высоту и режим работы двигателя. На малой скорости это особенно трудно, практически нельзя было оторвать глаз от приборов и посмотреть во внешнее пространство. По стрелке радиокомпаса я видел, что иду немного правее направления на аэродром, в сторону северной границы нашей зоны, за которой начиналась зона полигона Капустин Яр. Создав очень малый левый крен, чтобы не испортить «площадку», я постепенно отвернул в сторону аэродрома.

После полета сразу поехал в летную столовую. Вскоре пришел обедать заместитель начальника летной службы А.Ф Загорный и сообщил, что в районе Капустина Яра столкнулись и упали два Ту-16. Весть была тяжелой, но у меня и мысли не возникло, что это связано с моим полетом.

Оказалось, эскадрилья самолетов Ту-16 прилетела в район полигона, чтобы выполнять роль групповой цели для испытываемых в Капустином Яре средств ПВО. В каждой паре один самолет летел над другим с интервалом по высоте 300 м.

Бортовая магнитофонная запись сохранила разговор в одном экипаже по внутрисамолетной связи. Один из летчиков сказал: «Смотри, истребитель летит. Интересно, на какой он высоте?» После еще двух-трех фраз другим голосом, очевидно, стрелка-радиста, крик — «Командир, под нами самолет!». Это были последние слова. Очевидно, командир шедшего сверху бомбардировщика отвлекся, потерял заданную разницу в высоте и «сел» на нижнего. Из двенадцати членов двух экипажей спасся, очевидно, случайно выпав из машины, только один — штурман, спустившийся на парашюте.

В нашей зоне, кроме меня, в это время никого не было.

Значит, это мой Су-15 увидели летчики, хотя между нами было более десяти километров. Занятый пилотированием по приборам, я по сторонам почти не смотрел. Да если бы и увидел группу Ту-16, это не могло меня встревожить, так как они были достаточно далеко. Не вызвало опасений расстояние между нами и у руководителя полетов, наблюдавшего по радиолокатору, — в случае недопустимого приближения к границе зоны или к какому-либо самолету он бы меня предупредил.

Комиссия по расследованию, которую возглавлял хорошо мне знакомый по работе в Госкомиссии по испытаниям Су-9 генерал-полковник авиации Ф. А. Агальцов, в этот период командующий дальней авиацией, изучила траекторию моего полета по радиолокационным прокладкам пути. Убедились, что я не вышел за пределы нашей зоны, до ее границы оставалось еще около трех километров. Обвинять меня было не в чем, но морально мне было очень тяжело, и душевная боль осталась до сих пор.

С начала 1968 года стали появляться сообщения о переменах в политической и общественной жизни Чехословакии. Помню, как поразило нас сообщение об отмене цензуры, что казалось совершенно невозможным в системе, подобной нашей. В Чехословакии шел активный процесс демократизации. Настрой наших средств информации, контролируемых отделом ЦК партии, становился все более и более критическим.

Можно сказать, что в течение всех моих лет сознательной жизни я чувствовал тяготение к демократии, к более гуманному обществу, чем то, в котором мы жили. Даже в период правления Сталина, не говоря уже о хрущевской «оттепели», я с радостью ловил малейшие (или только привидевшиеся мне) признаки демократизации, «гуманизации» нашего «социализма», конечно в целом веря в его жизнеспособность и будущее как справедливого демократического общества. Первые же изменения в стране после смерти Сталина, говорившие о повороте в сторону демократии, радовали и воодушевляли. Начало реабилитации жертв сталинских репрессий. Обращение внимания на сельское хозяйство, изменение в положении колхозников, увеличение закупочных цен. Признание ужасного положения с обеспечением жильем, начало массового жилищного строительства. Несколько большая открытость общества и «открытие окна в Европу». Люди впервые получили возможность ездить в туристические поездки за границу, хотя индивидуального туризма по-прежнему не было. (Помню, как отец, сторонник туристических поездок за рубеж, говорил с радостным удивлением: «За год ездило за границу больше пятидесяти тысяч человек, а осталось там всего пятеро! Это же совсем немного!»)

И, конечно, XX съезд партии и доклад Хрущева о «культе личности». Открытое разоблачение порочного руководства Сталина и репрессий воодушевило многих, особенно интеллигенцию. Это проявилось прежде всего в искусстве. Всем запомнились, как первые ласточки, кинофильм «Чистое небо» Чухрая, роман «Оттепель» Эренбурга, повести Солженицына. Особенно популярен был журнал «Новый мир», руководимый Твардовским, в котором печатались наиболее смелые произведения.

Но в 1956 году произошли венгерские события, фактически восстание против диктатуры, против репрессивных органов. Они напугали советское руководство, особенно его консервативную часть, и усилили позиции противников нового курса.

Возникли противоречия в руководстве страной между теми, кто, как мой отец, поддерживал Хрущева в его стремлении к преобразованиям, и теми, кто им противился. В 1957 году возникла так называемая «антипартийная группа» Молотова, Маленкова, Кагановича. У нас повелось приклеивать ярлыки, которые, появившись в партийных руководящих документах, становятся официальными наименованиями. Никто уже не вправе назвать явление или событие каким-либо другим словом. В данном случае ярлык не отражал сути. Фактически в руководстве партии происходила борьба двух направлений: либо возврат к режиму типа сталинского, либо хоть какая-то попытка реформировать государство и общество.

Мне кажется, что именно тогда, несмотря на то что в ЦК противники преобразований потерпели поражение, начался некоторый откат от курса демократизации.

Только теперь, пережив трудности и перипетии нашей теперешней перестройки, стало понятно, насколько наивны были такие надежды тогда, всего лишь три-четыре года спустя после смерти Сталина, когда фактически сохранился весь старый аппарат как партии, так и государственных органов, поломать который Хрущеву и тем кто его поддерживал, было, конечно, не под силу. Тем более что ломать их полностью он и не собирался. Теперь мы знаем, что добиться превращения нашей страны в современное правовое демократическое государство, не сломав старый партийный и государственный аппарат, невозможно. А к концу своего пребывания у власти Хрущев все больше склонялся в сторону авторитарности.

Поэтому, очевидно, прогрессивная часть общества восприняла его снятие спокойно, даже как будто с облегчением, надеясь, что курс реформ продолжится, но, увы, предстоял еще больший откат. При Брежневе, можно сказать, началась реакция.

Подняли голову апологеты Сталина. Недаром появилось тогда известное письмо деятелей культуры, обращавшее внимание на опасность возрождения сталинизма. Усилились репрессии против инакомыслящих, хотя они, конечно, особенно вначале, не могли сравниться со сталинскими.

События в Чехословакии, демократизация режима и общества меня радовали, думалось, что они смогут плодотворно повлиять на жизнь и в нашей стране.

В начале лета 1968 года на полигоне Института работала группа чехословацких военных специалистов. Они участвовали в контрольных испытаниях ракеты К-13, которую начали выпускать в Чехословакии по нашей лицензии. Наш формальный и тупой режим секретности опять проявил себя — чехам не захотели показать даже жилой городок, не говоря уже о служебной территории — они не должны были знать о том, что здесь находится испытательный институт, хотя не догадаться об этом было невозможно. Гостей привезли на вертолете из Волгограда прямо на контрольно-измерительный пункт (КИП) в степи, где были только солдатские казармы, служебные помещения и финский домик в качестве гостиницы. Там они и жили. А ведь Чехословакия была нашей союзницей по Варшавскому договору! Между тем мы знали, что американцам, благодаря космической и, наверное, агентурной разведке, наш испытательный Институт был хорошо известен.

Однажды я вместе с начальником тыла Вадимом Борисовичем Скворцовым прилетел на этот КИП, чтобы познакомиться с гостями и с их работой. Вечером состоялся товарищеский ужин. Хорошо помню, как майор Чехословацкой армии с душевной болью говорил, что, мол, напрасно руководство КПСС так настроено против их реформ. Они не стремятся отойти от СССР, они верны делу социализма, только хотят устранить его перекосы и придать ему «человеческое лицо». Энтузиазмом перестройки, «пражской весны» охвачена вся страна, особенно Прага, в том числе и рабочие пражских заводов.

Конечно, он так же, как и я тогда, не понимал, что это задача невозможная. «Улучшение» этого режима, который далеко не был социализмом, было бы либо временным, с последующим возвратом к старому, либо привело бы к его разрушению, что и показала наша перестройка. Мои коллеги, среди них политработник и «режимщик», с чехом спорили, а я пытался поддерживать, хотя поневоле в некоторых рамках.

Объявление о вводе войск стран Варшавского договора в Чехословакию меня ошарашило и расстроило. Растоптана была надежда, что чехословаки создадут пример более гуманного

социалистического общества, чем система, в которой жили мы. Эта возможность, очевидно, и напугала партийных руководителей в Москве. Я вновь вспомнил мои тогдашние размышления, прочитав созвучные им слова Алеся Адамовича уже в нынешние годы: «Ну а Брежнев, тот сдуру задушил в самой колыбели — в майской Чехословакии 1968 года — и нашу тоже надежду на хоть какое-то обновление впадающей в маразм системы»[34].

Мой друг, полковник Вадим Павлович Юдин, бывший ведущий инженер 1-го управления нашего Института, был в те дни в Праге в составе группы от управления заказов советских ВВС. Он был прекрасным фотографом, можно сказать, профессионалом. Утром в гостинице его разбудил грохот танков. Сделав снимки из окна, он затем на улице отснял несколько пленок. Прилетев из Владимировки спустя три дня после ввода войск в Чехословакию, я приехал на дачу к Вадиму, только что вернувшемуся из Праги. Вадим рассказал мне о том, как пражане встретили вторжение, рассказал о слезах на лицах мужчин, о надписях на мостовой «Зачем?!» и других. Все это я увидел на его фотографиях. Абсолютное большинство народа, простые люди, рабочие никак не могли понять, почему с ними так поступили, хотя они хотели только хорошего для дела социализма. Но вскоре Вадим спрятал фотографии и просил меня никому о них не говорить. (В. П. Юдин умер в 1990 году. Фотографии, должно быть, хранятся у его сына.)

Дача Вадима в совминовском дачном поселке в Жуковке была оставлена его матери — вдове умершего министра. Когда я шел по дорожке к дому, мне встретились Вячеслав Михайлович Молотов с женой Полиной Семеновной Жемчужиной, жившие на соседней даче. Они меня знали с детства — я уже писал раньше, что в Кремле мы жили рядом, в одном доме. Полина Семеновна пригласила с ними пообедать. Побеседовав с Вадимом, я ко времени обеда зашел к Молотовым. За столом Полина Семеновна расспрашивала меня о братьях, и, когда спросила про Алешу, я сказал: «А он у нас оккупант!» Дело в том, что он в то время, будучи заместителем командующего воздушной армии, стоящей во Львове, руководил истребительными авиационными частями, направленными в составе наших войск в Чехословакию. (Вскоре после его отлета к нему в гости во Львов приехал наш брат Ваня. В этот же день Алеша позвонил из Чехословакии себе домой. Ваня, подойдя к телефону, спросил: «Ты где?», на что Алеша со злостью ответил: «Я в дерьме! Все мы тут в дерьме!»)

Молотов сразу встрепенулся: «Ты сказал, оккупант? Значит, ты недоволен вводом войск?» Мне не хотелось вступать с ним в политический спор, поэтому я осторожно (кривя душой) сказал,

что, может быть, решение и было правильным, но чешский народ нам этого не простит. «Да что народ! Это неважно. Он потом поймет. Только так и надо было действовать!» А Полина Семеновна поинтересовалась: «А что, Анастас Иванович тоже так настроен?» Я ответил, что не знаю. Кажется, она мне не поверила (очевидно, она догадывалась о его более либеральных, чем у других, позициях), но я сказал правду, так как не видел еще отца и не знал тогда, что он, услышав сообщение по радио, сказал: «Это катастрофа!», о чем мне рассказал потом брат Серго.

Приехав позже на дачу к отцу, я рассказал ему о разговоре с Молотовым. Анастас Иванович усмехнулся: «Каким был, таким и остался».

Через несколько лет я встретил Вячеслава Михайловича в поликлинике 4-го управления. Мы сидели, ожидая приема к врачу, втроем, включая какого-то руководителя из Средней Азии. В разговоре он спросил Молотова, пишет ли он мемуары. «Пишу, пишу», — ответил тот, по-моему, чтобы отделаться. И вдруг Молотов обратился ко мне: «Да, Степа! Помнишь, ты был недоволен вводом войск в Чехословакию? А теперь ты переменил свое мнение?» Меня поразило, что он еще помнил об этом. Я ответил ему по возможности «обтекаемо».

Интересно, что при моих нескольких встречах с Молотовым после его отставки он, в отличие от Ворошилова, ни разу не спросил меня об отце, не говоря уже о том, чтобы передать привет. Но отец тоже обычно молча выслушивал мой рассказ о встрече. Я не очень удивлялся, так как знал, что они и прежде не испытывали каких-либо дружеских чувств друг к другу и их позиции отличались.

Когда Молотов умер (моего отца уже не было в живых), я приехал на Новодевичье кладбище на похороны. Увидев меня, Светлана, его дочь, пригласила к себе домой на поминки. Еще до того, как сели за стол, я слышал разговоры и реплики сталинистского толка. Генерал Прокопий Георгадзе рассказал, что у себя на даче в Грузии он сделал музей Сталина, включающий даже статую, которую он нашел где-то на свалке. Я попытался высказать свое мнение, на меня огрызнулись. Отходя от них, я услышал: «И зачем он сюда пришел?» У меня тоже возник такой вопрос.

За столом выступления были тоже сталинистские. Удивил меня В. С. Семенов, бывший как в хрущевское, так и в брежневское время заместителем министра иностранных дел СССР. Он восхвалял Сталина и его верного последователя Молотова. Эти речи трудно было выносить, и после еще одного выступления я потихоньку ушел.

Вспоминаю примеры противоположной позиции грузинских интеллигентов. (Сталин в репрессиях уничтожил грузин в процентном отношении, кажется, больше, чем людей других национальностей.) Резко отрицательно настроена к Сталину кинорежиссер Лана Гогоберидзе. Ее отца вместе с отцом подруги, присутствовавшей при нашем разговоре, арестовали в один день и затем расстреляли. Кинорежиссер, армянка Елена Вартановна Авакова, работавшая с Юрием Озеровым над фильмом «Битва за Москву» (где я «играл» роль своего отца), рассказывала мне, как, подбирая актеров на роли, она позвонила известному грузинскому актеру и предложила ему роль Сталина. «Как вы можете предлагать мне играть роль этого мерзавца?!» — был ответ. Елена Вартановна сказала: «Я и сама так к нему отношусь, но ведь кто-то должен его играть» — «На это найдутся охотники, но только не я!» — ответил актер.

Глава 24
Изменяемая стреловидность

В середине 60-х годов в самолетостроении возникло новое направление — использование поворотных крыльев, позволяющих изменять в полете их стреловидность, то есть положение по отношению к встречному потоку воздуха. Как уже говорилось, стреловидные крылья стали делать для того, чтобы при околозвуковых скоростях полета не так сильно увеличивалось сопротивление воздуха и не нарушалась балансировка самолета. Однако при больших углах атаки (то есть на малых скоростях или при маневрировании) стреловидное крыло создает большее сопротивление воздуха, чем обычное крыло при той же подъемной силе, а значит, аэродинамическое качество у него ниже. Это приводит к уменьшению дальности полета и к ухудшению маневренности. На посадке, при том же угле наклона фюзеляжа и крыла (который ограничивается возможностью касания хвостом о землю), подъемная сила стреловидного крыла меньше, чем прямого, поэтому посадочная скорость больше. Так что для малых и средних скоростей, а также для взлета и посадки нестреловидное крыло намного выгоднее.

Отсюда и возникла идея изменения стреловидности крыла на скоростных самолетах с тем, чтобы взлет, посадку и крейсерский полет можно было выполнять при малой стреловидности крыла, а значит, с более высоким аэродинамическим качеством.

Первый самолет с изменяемой стреловидностью крыла, получивший известность, был американский F-111. Он подтолкнул (как это часто бывало) нашу авиационную науку в этом направлении.

Весной 1967 года у нас на аэродроме появился экспериментальный самолет ОКБ П. О. Сухого — С-22И. Это был обычный стреловидный Су-7Б, на котором концевые части крыла, находящиеся за стойками шасси (около 40 % полуразмаха), можно было повернуть вперед, уменьшая их стреловидность. Первыми из военных летчиков-испытателей в апреле 1967 года его облетывали три генерала — А. А. Манучаров, Г. А. Баевский и я. Потом летали и другие наши летчики. Все ощутили положительный эффект уменьшения стреловидности консолей крыла на малых скоростях и на посадке.

Первый вариант самолета МиГ-23, разрабатывавшийся в ОКБ, для сокращения потребной длины ВПП снабдили двумя дополнительными подъемными двигателями, которые добавляли

свою тягу к подъемной силе крыла и, таким образом, уменьшали взлетную и посадочную скорости. Ведущим инженером был назначен мой брат Ваня. Однажды его вызвал генеральный конструктор Артем Иванович Микоян, чтобы узнать, как идет сборка. Ваня рассказал ему, а потом заявил, что схема самолета выбрана невыгодная — подъемные двигатели работают только на взлете и на посадке, а все остальное время являются бесполезным грузом, да еще занимают место, которое можно использовать для топливных баков. Выигрывается всего лишь 300 метров длины ВПП, а при отказе любого из двигателей самолет будет разбит. Генеральный конструктор (его дядя) на это сказал: «Ты не веришь в самолет, значит, не можешь быть ведущим инженером по нему. Отстраняю тебя от работы». Четыре месяца Ваня был не у дел. Но однажды Артем Иванович вызвал к себе всех руководителей по этому самолету. Пригласил и Ваню. Генеральный конструктор объявил, что работы по этому варианту прекращаются и будет разрабатываться самолет с изменяемой стреловидностью крыла. А ведущим инженером снова назначили Ваню.

На МиГ-23 поворотным сделали почти все крыло, за исключением его корневой части. У первого нашего сверхзвукового самолета МиГ-19 стреловидность крыла составляла 57°. Появившаяся возможность уменьшать угол стреловидности при взлете и посадке позволила использовать в полете большую, чем это было возможно прежде, максимальную стреловидность. На МиГ-23 максимальная стреловидность была 72°, а в посадочной конфигурации — 16°. При большой стреловидности самолет легче преодолевает звуковой барьер и быстрее достигает максимальной скорости.

Посадочная скорость МиГ-23 равна 250–255 км/ч против 310–320 км/ч на МиГ-21 (без использования системы СПС). Если бы на МиГ-23 сделали фиксированное крыло со стреловидностью 72°, его посадочная скорость была бы, наверное, близка к 400 км/ч.

Посадочная скорость зависит еще и от удельной нагрузки на крыло, а также от закрылков и других устройств, повышающих подъемную силу. На МиГ-23 для взлета и посадки отклоняются вниз не только закрылки на задней кромке крыла, но и носки крыла, увеличивая, таким образом, кривизну профиля крыла, что еще повышает подъемную силу.

На режимах маневрирования, например в воздушном бою или при пилотаже, применяют стреловидность 35–45°. А наибольшая дальность полета достигается при малой стреловидности.

Конечно, нельзя утверждать, что преимущества изменяемой стреловидности абсолютны. Есть и недостатки, связанные с усложнением и утяжелением конструкции, а также трудностями

обеспечения приемлемых устойчивости и управляемости при различных положениях крыла.

Элероны при сильно отклоненном назад крыле малоэффективны. Поэтому на самолетах с изменяемой стреловидностью для управления по крену применяется так называемый дифференциальный хвостовой стабилизатор: его левая и правая половинки могут отклоняться не только вместе — для управления в продольной плоскости, — но и в разные стороны — для управления креном. А при малой стреловидности для этого используются еще и интерцепторы (пластины на крыле, выдвигающиеся поперек воздушного потока).

На испытания опытного МиГ-23 ведущим летчиком был выделен Геннадий Филиппович Бутенко, и он первым из нас сделал полет в процессе заводских испытаний. Немного позже (9 июля 1968 г.) также на летно-испытательной станции ОКБ в г. Жуковском сделал полет и я. У нас в Ахтубинске первый вариант этого самолета появился только через год. Бутенко вскоре перевели в бомбардировочное управление, а последующие испытания проводили А. В. Берсенев, А. В. Кузнецов, С. С. Медведев, В. С. Жуков, Н. В. Казарян, Ю. Маслов, В. Соловьев, С. А. Топтыгин, В. В. Мигунов, Е. С. Коваленко, Г. Г. Скибин, Ю. В. Арбенев. В число ведущих летчиков входил и я.

Такое большое количество летчиков объясняется тем, что эти испытания были очень объемными и длительными и велись на нескольких экземплярах самолетов. За время почти четырехлетней работы по программе совместных государственных испытаний и по дополнительным программам была фактически проведена глубокая модификация машины. Дважды обновлялись крыло, двигатель и радиолокационная станция, существенно дорабатывалась система управления. Акт по государственным испытаниям был выдан на образец, во многом отличившийся от первоначального варианта. На нескольких этапах испытаний было выполнено около 1300 полетов на десяти или одиннадцати экземплярах самолетов.

Незадолго до начала этих испытаний я летал на МиГ-21 на заводские испытания новой ракеты, предназначавшейся для истребителя МиГ-23. Надо было пустить две ракеты поочередно на максимальной высоте (без цели, «в белый свет»), для чего, разогнав самолет, я ввел его в крутую горку. На высоте около 18 000 м пустил ракету, а единственный двигатель самолета из-за воздействия струи газов ракетного двигателя спомпировал и выключился. Мой самолет остался без тяги, но по инерции еще шел вверх. Я решил не прекращать задания и на высоте 20 000 м

пустил вторую ракету. Когда уже перевел самолет в снижение, доложил руководителю полетов об остановке двигателя. Он заволновался — дело было под вечер, и внизу уже приближались сумерки, без двигателя зайти на посадку будет труднее. Но ниже 9000 м двигатель легко запустился.

Предварительным вариантом, поступившим на совместные государственные испытания, был МиГ-23С — буква «С» означала, что радиолокационная станция «Сапфир» была с самолета МиГ-21С. Более современная РЛС, предназначенная для МиГ-23, еще не была готова. Уже на этом варианте самолета мы вскоре столкнулись с некоторыми неприятными характеристиками управляемости.

Как я уже писал, на современных самолетах все рули отклоняются с помощью гидроусилителей (бустеров), а летчик управляет только золотником, перепускающим давление жидкости в ту или иную полость гидроусилителя. Усилия от воздействия потока воздуха на рулевые поверхности самолета, то есть шарнирный момент, летчиком не ощущаются, поэтому приходится устанавливать специальные механизмы загрузки с пружинами, создающими усилия на ручке управления в зависимости от ее отклонения, чтобы летчик мог ощущать величину отклонения ручки, «чувствовать» управление.

На МиГ-23 механизм загрузки имел двухступенчатую пружину. Разница в градиенте усилий при малых и больших отклонениях ручки оказалась слишком большой. Летчик тянул на себя ручку, увеличивая усилие, и соответственно увеличивалась перегрузка. И вдруг, при дальнейшей небольшой добавке усилия, перегрузка резко возрастала из-за перехода на пружину с малым градиентом упругости. Дозировать и сохранять перегрузку постоянной при этом было трудно. (Пружина сделана двухступенчатой, чтобы усилия при больших отклонениях ручки не были слишком велики.) Летчики-испытатели решили, что строевым летчикам предлагать подобный самолет нельзя. Я вместе с другими подписал летную оценку, содержащую такое мнение. Конструкторам пришлось ввести в систему управления демпфер для предотвращения забросов перегрузки, а мы впервые в нашей практике записали в инструкции летчику требование выполнять фигуры пилотажа и энергичные маневры только с включенной системой автоматизированного управления (САУ), чтобы обеспечить демпфирование.

В связи с особенностью аэродинамики МиГ-23 у него имелся еще один недостаток, который, увы, проявился трагически. В 1970 году мы готовили показ авиационной техники для высшего руководства Министерства обороны. Генеральную репетицию

летного показа приурочили ко дню пятидесятилетия нашего Института, 21 сентября. На празднование юбилея и на техническое совещание, которое накануне проводил главнокомандующий ВВС П. С. Кутахов, приехали генералы ВВС, руководители министерств, связанных с авиацией, и несколько главных конструкторов. Приглашенные на репетицию показа во главе с Кутаховым находились на трибуне вблизи боевого поля, на котором проводились боевые пуски ракет по летающим мишеням, бомбометания и стрельбы по наземным целям. Метрах в ста от трибуны на насыпном холмике располагался наш командный пункт. Летчиками по радио руководил Вадим Петров, а я вел репортаж: для гостевых трибун через динамики. На КП еще находились Г. А. Баевский, А. А. Манучаров и штурман Н. А. Иванов.

Одним из номеров этого показа была имитация воздушного боя между самолетами МиГ-23С и МиГ-21 для демонстрации преимущества нового самолета. Александр Кузнецов на МиГ-21 прошел на малой высоте вдоль трибуны в направлении на наш КП и ввел самолет в вираж. За ним шел Виталий Жуков на МиГ-23. Когда они прошли над нами, и шум отдалился, я продолжил по громкоговорителю рассказ об этих самолетах. Вдруг услышал голос Петрова: «Выводи!» В первый момент это меня не встревожило — подумал, что он имеет в виду вывод из виража. Но сразу вслед за этим он крикнул: «Катапультируйся!» В мгновенно вспыхнувшей тревоге я посмотрел вправо и увидел на высоте около 200 метров, километрах в двух от нас, штопорящий под углом к земле МиГ-23. Перед самой землей, на высоте не более двадцати метров, в районе кабины возникла огненная вспышка, и тут же — взрыв самолета на земле. Несколько секунд горестного молчания, затем я нажал кнопку микрофона и медленно произнес: «Погиб летчик-испытатель майор Виталий Жуков».

Сомнений в трагическом исходе не было, хотя оказалось, что вспышка, которую мы видели, была от пиропатрона катапультного кресла, приведенного в действие Жуковым, но высота при крутом угле снижения самолета была слишком мала для раскрытия парашюта, и Виталий упал с креслом в зону взрыва самолета.

Баевский и я пошли к вертолету, стоявшему недалеко от КП и уже запустившему двигатели для полета к месту падения.

Никогда не забуду оголившуюся при взрыве загорелую мускулистую спину Виталия, только и оставшуюся целой в месиве взрыва.

Хотя Жуков был намного младше меня как по возрасту, так и

по званию, я считал его своим товарищем. Я был в товарищеских отношениях со многими летчиками, особенно истребителями, не считаясь вне службы с различиями в нашем положении, но Жуков входил в число нескольких летчиков, с которыми я в тот период дружил более тесно, часто бывая вместе в компаниях, у них и у меня дома. Четверо из них, включая Жукова, — «мушкетеры» — особенно дружили между собой. Саша Кузнецов, Николай Рухлядко и, наконец, Коля Стогов — все они погибли после Жукова в течение двенадцати лет. Как будто рок преследовал эту четверку друзей. Я о них еще расскажу.

Сначала предположили, что причиной срыва Жукова в штопор было перетягивание ручки, то есть выход на критический угол атаки, хотя казалось странным, что он мог допустить такую ошибку на опытном самолете, — он должен был пилотировать с запасом, не на пределе. Просмотрели записи КЗА при тренировочных полетах — запасы до угла атаки сваливания везде были достаточные.

Вспоминаю совещание, когда только обсуждалась программа этого трагического показа. Я тогда высказал мысль, не рано ли выполнять боевые маневры на малой высоте на МиГ-23, — мы только начали испытания самолета, еще далеко не все о нем знаем. Увы, я оказался прав.

Полеты на МиГ-23 на несколько дней были прекращены. Но через день после катастрофы на аэродроме ко мне подошел заместитель генерального конструктора Г. А. Седов и сказал: «Степан Анастасович, нам очень нужно сделать один полет на заводском МиГ-23, не могли бы вы слетать?» Он знал, что никому из летчиков их начальники до похорон Жукова летать не разрешат, а я мог принять решение сам. Я согласился.

Выполнив задание, на пути к аэродрому я решил повторить маневр, приведший к срыву в штопор Жукова, но на большей высоте. Никаких неприятных особенностей не заметил.

Позже, попав в штопор, погиб летчик-инструктор в Липецком центре переучивания ВВС, а потом катапультировались после срыва в штопор на «спарке» МиГ-23УБ генерал М. П. Одинцов, командующий ВВС Московского военного округа, и его второй летчик. В ноябре 1972 года в штопор сорвался летчик-испытатель ОКБ Микояна Борис Орлов, но успешно вывел.

1 августа 1973 года подобный случай произошел и со мной на МиГ-23Б. Этот полет был одним из критичных в моей летной жизни. Для определения характеристик маневренности самолета с четырьмя подвешенными бомбами я выполнял пилотаж на малой высоте (при стреловидности крыла 45°). Начав петлю с высоты 1000 м, я выдерживал перегрузку около 5,5 единицы, а

когда, по мере падения скорости, угол атаки увеличился до максимально допустимого — 26°, стал выдерживать этот угол. Прошел верхнюю точку, самолет в перевернутом положении уже опустил нос в сторону земли. Я взглянул на указатель — угол атаки был, как и надо, 26°. Высота приближалась к 1500 м. Только я отвел взгляд, как самолет резко крутанулся вокруг продольной оси. Штопор! Не было никаких предупреждающих признаков, как будто кто-то независимо от меня сразу отклонил рули. Немедля, можно сказать рефлекторно, я дал ногу против вращения и ручку от себя до упора. Самолет тут же остановился, к счастью, кабиной вверх, что облегчило вывод из пикирования. Спасло то, что штопор не успел развиться — самолет сделал только полвитка. Если бы он сразу не прекратил вращения или оказался в перевернутом положении, высоты на вывод уже бы не хватило, оставалось бы только катапультироваться. (По инструкции, если самолет на высоте ниже 4000 м еще находится в штопорном вращении, летчик должен катапультироваться.)

Показалось странным, что самолет сорвался в штопор при угле атаки 26°, хотя критический угол атаки самолета больше 30°. По данным бортовой записывающей аппаратуры удалось определить, что возникло скольжение. Оказалось, что на самолете типа Миг-23 при выходе на большой угол атаки (при стреловидности крыла 40–45° иногда теряется путевая устойчивость и возникает боковое скольжение — нос «заносит» в сторону. Это и было причиной срывов в штопор на вполне допустимых углах атаки.

А в марте 1974 года, при таких же примерно обстоятельствах, сорвался в штопор наш летчик Аркадий Берсенев, и ему пришлось катапультироваться.

Как-то я прочитал в американском журнале «Безопасность полета» статью о случаях срыва в штопор самолета F-4 «фантом». Оказалось, что у него, как и у МиГ-23, иногда незаметно для летчика развивается скольжение, приводящее к резкому сваливанию. По этой причине к моменту выхода журнала разбилось 43 «фантома», а статья заканчивалась словами: «Пока статья готовилась к печати, разбился 44-й. Кто следующий?»

После этого моего полета максимально допустимый угол атаки уменьшили до 24°. В строевых частях на некоторое время даже запретили выполнение сложного пилотажа.

Для исправления этого недостатка в систему управления самолета ввели демпфер рысканья, препятствующий развитию скольжения, а также перекрестную связь, при которой отклонение летчиком ручки управления по крену вызывает и отклонение руля направления в ту же сторону, действующее против скольжения.

Кроме сигнальных лампочек, предупреждающих о приближении к критическому углу атаки, ввели еще так называемый тактильный сигнализатор — рядом с тормозным рычагом на ручке управления установили еще один рычажок, который одновременно с загоранием лампочек начинал стучать по пальцам кисти летчика. Еще позже его заменили системой принудительного отталкивания ручки вперед и тогда допустимый угол атаки увеличили до 28°.

В инструкцию летчику записали, что при маневрировании ручку можно брать на себя вплоть до срабатывания толкателя, не боясь сваливания, но увы, — в строевых частях командиры стали считать выход самолета на углы срабатывания толкателя нарушением со стороны летчика, относящимся к графе «предпосылка к летному происшествию». Это еще одий пример того, как из-за перестраховки ограничивают фактические возможности техники.

За неделю до гибели Виталия Жукова на летно-испытательной станции ОКБ разбился на МиГ-23С летчик фирмы Михаил Комаров — это были первые катастрофы в истории самолета МиГ-23. (Две катастрофы самолета Су-24, тоже первые в его истории, произошли в один и тот же день.) Комаров потерял сознание в разгоне до максимальной скорости, не успев выключить форсаж. Самолет перешел в снижение, превысил допустимую по прочности скорость и разрушился в воздухе. (Подобный случай произошел и на самолете МиГ-25 на авиазаводе в городе Горьком, а еще за десять лет до этого — с летчиком ОКБ Сухого Леонидом Кобищаном на Су-9.)

В истории авиации известны случаи, когда при заправке самолета газами перепутывали баллоны кислорода и азота. Однако причина потери сознания Комаровым не была выяснена. (А в случае в Горьком, кажется, не был открыт кран баллона, из которого подается кислород в гермошлем летчика.)

Комарова хоронили в Жуковском, под Москвой, а в Ахтубинске мы, несколько военных летчиков, пришли в этот субботний вечер в домик летчиков «микояновской» фирмы и вместе с ними поминали Михаила. В разговоре Коля Стогов, занимавшийся любительской киносъемкой, сказал: «Вот ведь какое совпадение — Комарова, как и Рогачева, я только раз снимал на кино, и оба они погибли!» На что Виталий Жуков сразу отреагировал: «Ты и меня только раз снимал, что ж, я тоже, значит, погибну?» Он погиб через день, в понедельник.

Я уже упоминал о замене крыла на самолете МиГ-23 в процессе испытаний. Она была связана с одним известным в авиации явлением — «аэродинамической тряской». На больших

углах атаки, когда плавное обтекание верхней поверхности крыла нарушается, но срыв потока еще не наступает, летчиком обычно ощущается тряска самолета. На «прямых», нестреловидных, крыльях эта тряска обычно возникает перед самым срывом и поэтому является полезным предупреждающим признаком. Но на самолетах со стреловидными и треугольными крыльями тряска, как правило, начинается задолго до достижения опасного угла атаки. Получалось так, что если начало тряски считать предупредительным признаком, ограничивающим дальнейшее увеличение перегрузки, то летчик лишается возможности использовать большие утлы атаки, то есть не может использовать всю подъемную силу, которую могло бы создать крыло, а это существенно снижает маневренность самолета.

Так, например, если на МиГ-21 — ограничить пилотирование началом тряски, используемая перегрузка на 1–2 единицы меньше, чем могла бы быть на увеличенных, но еще достаточно безопасных углах атаки.

Я, при поддержке наших летчиков-испытателей, выступал за то, чтобы разрешить строевым летчикам пилотировать на углах атаки возникновения тряски, а о степени приближения к срыву судить по ее интенсивности (об этом я тогда написал статью, опубликованную в журнале «Авиация и космонавтика»). Однако командование ВВС не разделяло нашу точку зрения, боясь увеличения случаев срыва в штопор, хотя МиГ-21 в штопор срывается только при грубых ошибках в пилотировании.

На МиГ-23 при стреловидности крыла в 45°, выбранной вначале для воздушного боя и высшего пилотажа, тряска наступала еще раньше, чем на МиГ-21. Мы не считали это аварийным недостатком, но все-таки написали о нем в первой летной оценке самолета.

Испытания самолета шли под контролем государственной комиссии, а также лично командующего ВВС маршала авиации П. С. Кутахова. Он поднял этот вопрос «на высоту» и потребовал от промышленности немедленного устранения недостатка, хотя испытатели на срочности не настаивали. ОКБ изменило крыло, сделав более выдвинутую вперед переднюю кромку (с так называемым «зубом»), что увеличило стреловидность на 2 градуса (хотя на указателе в кабине остались старые цифры — 72 и 16). Это отдалило наступление тряски, но зато приблизило срыв. Посадка, да и взлет стали небезопасными, так как запас по углу атаки до сваливания в момент приземления и при отрыве на взлете составлял всего один-два градуса. Мы записали в акте по испытаниям, что самолет нельзя допускать до эксплуатации в строевых частях.

Специалисты ОКБ об этом знали и собирались внедрять такое крыло только при наличии отклоняемого вниз носка (передней части крыла вдоль его размаха), что устраняло этот недостаток. Новая конструкция еще не была разработана, и мы считали допустимым подождать. Однако, как говорил бравый солдат Швейк, «все шло хорошо, пока не вмешался Генеральный штаб». Министр авиационной промышленности П. В. Дементьев, на которого «давил» главком, не стал ждать и еще до окончания наших испытаний приказал изготовить крылья с «зубом» без отклоняемых носков для первых серийных самолетов. Сделали их 80 комплектов. Получалось, что, если согласиться с нашим актом, надо выбросить крылья, которые поторопились сделать, а самолеты должны подождать изготовления и испытаний варианта крыла с отклоняемым носком. Так и надо было сделать, но начальство «держало свою марку».

В Институт приехало несколько специалистов из ОКБ, включая Г. А. Седова и К. К. Васильченко. Вспоминаю жаркие споры в кабинете начальника Института, которого я в эти дни замещал. Представители промышленности агитировали нас допустить самолеты с этими крыльями для эксплуатации, а мы долго не соглашались (позже один из них мне признался, что они понимали нашу правоту, но действовали по указанию министра). Наконец я согласился с предложенным компромиссом: временно допустить такие самолеты в эксплуатацию с обязательной заменой крыльев позже на новые, изготовленные по образцу, который скоро должны были предъявить на испытания. Для повышения безопасности мы записали в инструкцию летчику требование взлетать только на форсажном режиме двигателя, чтобы быстрее набрать безопасную скорость, а посадку выполнять на повышенной скорости.

Этот компромисс отозвался через полтора десятка лет. Крылья заменили на новые на всех самолетах… кроме одного, который был в ЛИИ. Однажды начальник летного комплекса ЛИИ летчик-испытатель Энн Каарма должен был выполнить на этом самолете испытательный полет на оценку какой-то доработки. Взлетал он без форсажа и пилотировал МиГ-23 так же, как десятки раз до этого, очевидно забыв про специальную для этого экземпляра инструкцию. Вскоре после отрыва, еще на малой скорости, он взял ручку на себя, чтобы перейти в набор высоты, и этим «выбрал» тот очень малый запас угла атаки до критического, который был у этого крыла. Самолет сорвался в штопор и разбился вместе с летчиком. (Случай, аналогичный катастрофе самолета Як-40, когда в числе других погиб журналист Артем Боровик. Тогда запас угла атаки до критического был «съеден»

обледенением и недовыпущенными закрылками.)

В сентябре 1971 года начались государственные испытания самолета МиГ-23УБ — учебно-боевого варианта для всех самолетов типа МиГ-23. При его испытаниях я тоже был ведущим, а вторым летчиком был Владимир Кириллович Рябий. Чаще всего летали мы с ним вдвоем, но иногда и другие летчики. В марте 1972 года у нас с Владимиром произошел необычный случай. Нужно было проверить характеристики самолета на сверхзвуковой скорости при стреловидности 45° Достигнув максимально допустимого числа M = 2,35 (истинная скорость 2500 км/ч), я снял рычаг управления стреловидностью крыла с защелки 72 и переставил на 45°. Стрелка указателя двинулась, но не остановилась у деления 45, а продолжала двигаться дальше. Я пытался поставить рычаг на 72°, но он не поддавался. Стрелка дошла до минимальной стреловидности — 16°. При таком положении крыла нельзя превышать число M = 0,8, а у нас оно было больше двойки! Да и предельно допустимая по прочности приборная скорость с таким положением крыла всего 800 км/ч, а у нас была около тысячи!

Как ни странно, никаких изменений в поведении самолета мы не ощутили, очевидно, потому, что были глубоко за скоростью звука. Но при уменьшении скорости и обратном переходе через звуковой «барьер» при таком положении крыла самолет стало бы затягивать в пикирование, с чем, вероятно, мы не смогли бы справиться.

Но, к счастью, после того как крыло полностью выдвинулось вперед в посадочное положение, оно вдруг опять стало слушаться управления и пошло назад. Причиной оказался заводской дефект в механизме управления крылом. Разбирались в этом заводчане довольно долго — мы продолжили полеты только в мае.

Из-за этого отказа не состоялся мой полет с начальником Института генералом И. Д. Гайдаенко. Иван Дмитриевич собирался слетать со мной в задней кабине, чтобы ознакомиться с испытательным полетом на устойчивость и управляемость. Хотя он был опытным строевым летчиком, но испытательный опыт имел небольшой и летал больше на испытания вооружения, а не на летные характеристики. Мне хотелось с ним полететь — уж я бы выложился, чтобы показать ему классический испытательный полет, но увы, — когда неисправность устранили, он был в отпуске, а по его возвращении испытания закончились.

Вспоминаю еще один свой полет на МиГ-23 из числа первых. В марте 1971 года я впервые выполнил на сверхзвуковой скорости перехват самолета-цели, летящего на высоте 500 метров, а я шел еще ниже — на высоте 200 метров, чтобы радиолокатору не

мешали помехи от земли. Я смотрел только в кабину, выполняя команды наведения по стрелкам на приборах, а командный пункт не учел, что система автоматизированного наведения вела меня через город Баскунчак. От звуковой волны летящего на сверхзвуке самолета в некоторых домах вылетели стекла, за что Институту был выставлен счет на 20 тысяч рублей.

(Некоторые ошибочно считают, что звуковой удар на земле бывает только в момент перехода самолета на сверхзвук, но на самом деле звуковая волна, создающая удар на земле, постоянна и двигается вместе с самолетом, пока он летит на сверхзвуковой скорости. И еще иногда говорят, что раз самолет обгоняет звук, то летчик ничего не должен слышать. Это верно только для «внешнего» шума, а внутри самолета все шумы слышны — в металле звук распространяется намного быстрее, чем в воздухе. Хотя характер шума при переходе через число М = 1 заметно меняется.)

В следующем месяце я впервые выполнил перехват низколетящей цели по радиолокатору «Сапфир-23» с обнаружением самолета-цели Ту-16 на фоне земли, что было тогда новшеством техники.

В 60-х годах в ОКБ Яковлева началась работа по созданию самолета вертикального взлета и посадки, по примеру английского самолета Р.1127, модель которого еще в 1961 году я видел на авиасалоне в Фарнборо. А в 1965 году на авиасалоне в Бурже во Франции мне довелось увидеть его уже в полете. Произвело большое впечатление висение над землей и перемещения в стороны и назад — очень непривычно было видеть самолет, летающий как вертолет.

Экспериментальный самолет ОКБ Яковлева Як-36 с вертикальным взлетом и посадкой демонстрировался на воздушном параде в Домодедове в 1967 году. Затем в ОКБ начали проектировать боевой самолет такого типа. Кажется, в 1970 году проводилась макетная комиссия по этому самолету, который вначале называли Як-36М, а затем — Як-38.

Макетная комиссия по новому самолету — это важный этап в процессе его создания. Комиссии представляется для рассмотрения деревянный макет самолета в натуральную величину с установленными агрегатами и приборами, по возможности реальными или их макетами. Прежде всего оценивается кабина экипажа, органы управления самолетом, приборы и пульты управления системами, удобство работы экипажа в кабине, а также обзор внешнего пространства с рабочего места летчика, имея в виду как безопасность полета, так и возможность выполнения боевых задач. Кроме того,

рассматриваются вопросы обслуживания самолета, удобство подходов при эксплуатации и т. п. Все это должно проводиться до постройки опытного экземпляра самолета, но на практике к моменту макетной комиссии опытный самолет, как правило, уже находится на той или иной стадии изготовления.

Заключение комиссии, утверждаемое главнокомандующим ВВС, имеет, можно сказать, силу закона. Только она имеет право внести поправки или отступления в тактико-технические требования (ТТТ) ВВС на данный самолет. В дальнейшем, при государственных испытаниях, испытательным Институтом ВВС проверяется соответствие самолета, системы вооружения и всего комплекса требованиям ТТТ и «Заключению макетной комиссии» (а также. ОТТ ВВС — общим требованиям для всех летательных аппаратов, то есть нормам летной годности).

Комиссию всегда возглавляет крупный военачальник того вида авиации, для которого предназначен новый самолет. Основной костяк комиссии составляют специалисты Научно-испытательного института ВВС, включая обязательно летчиков-испытателей. Входят также представители из Управления заказов ВВС, Института эксплуатации и ремонта ВВС, летчики Управления боевой подготовки данного вида авиации, Института авиационной и космической медицины и другие военные специалисты.

Председателем комиссии по Як-38 был командующий авиации ВМФ, известный морской летчик, Герой Советского Союза генерал-полковник авиации Иван Иванович Борзов. Его заместителями были два генерала из ВВС и авиации ВМФ, а также я от ГНИКИ ВВС.

Макетная комиссия заказчика по новому самолету — это большое событие для конструкторского бюро. Поэтому нас удивило, что генеральный конструктор, Александр Сергеевич Яковлев, не только не сделал вступительного доклада, как это бывало в других ОКБ, но даже не появился ни на пленарном заседании, ни потом, ограничившись лишь беседой в первый день с председателем комиссии в своем кабинете.

В этот период Управлением ВВС и нашим Институтом проводилась работа по внедрению на самолеты нового, специально разработанного в ОКБ Г. И. Северина катапультируемого кресла К-36 в качестве унифицированного. До этого все ОКБ разрабатывали кресла для своих самолетов сами. Заставить их перейти на унифицированные было непросто.

Представители ОКБ Яковлева на комиссии отказывались вместо своего кресла поставить К-36. Мы попросили встречи с генеральным конструктором. Он не пришел на заседание

комиссии, но принял в своем кабинете председателя, генерала Борзова, и нас, троих его заместителей. Переделывать под К-36 уже начатые производством два самолета он отказался, но согласился внедрить его на последующих экземплярах.

Самолет Як-38 принципиально отличается от английского самолета вертикального взлета «харриер» и англо-американского AV-8. На этих самолетах установлен только один двигатель с четырьмя поворотными соплами. При взлете сопла направлены вниз и тяга двигателя заменяет отсутствующую подъемную силу крыла. После отрыва, по мере разгона самолета и появления подъемной силы, сопла постепенно переводятся в горизонтальное положение, и самолет летит, как и всякий другой. Перед посадкой сопла также по мере уменьшения скорости переводятся в вертикальное положение.

У нас в стране не было двигателя достаточной удельной мощности, который один мог бы вертикально поднять этот самолет с необходимым вооружением, поэтому конструкторам пришлось, кроме основного, подъемно-маршевого двигателя с двумя поворотными соплами, установить вертикально два подъемных двигателя. Они работают только на взлете и на посадке и рассчитаны на короткое время работы. В остальное время полета они являются мертвым грузом.

В отличие от самолета «харриер» Як-38 не может использовать поворот сопел в воздухе для повышения маневренности. При его схеме — с подъемными двигателями — возникают трудности балансировки самолета и понижается безопасность, так как вероятность отказа одного из трех двигателей больше, чем если двигатель только один. При этом отказ любого из трех приводит к переворачиванию самолета, так что летчик должен без промедления катапультироваться. Чтобы не тратить времени на сброс фонаря, предусмотрели катапультирование сквозь остекление, разрушаемое при ударе заголовником кресла.

На то, чтобы сообразить, что надо катапультироваться, успеть схватиться за держки привода и вытащить их, может уйти две-три секунды, но при резком «клевке» самолета это слишком долго. Разработали систему принудительного катапультирования, которая выбрасывает летчика с креслом из кабины, если углы тангажа или крена самолета превысят допустимые, при этом учитывается и скорость накренения самолета, то есть катапультирование происходит с упреждением. Когда самолет после взлета достигает скорости 350 км/ч, эта система отключается и потом снова включается при уменьшении скорости перед посадкой.

Первым на самолете вертикального взлета и посадки летал летчик ОКБ Валентин Мухин, а затем испытания проводили Михаил Дексбах от ОКБ и Олег Кононенко от ЛИИ. Потом испытания проходили у нас в Ахтубинске. Руководителем испытаний от фирмы Яковлева был Олег Сергеевич Долгих, с которым мне позже, уже в Москве, довелось вместе длительное время работать.

Большой объем этих испытаний, а также и заводских, включая полеты на авианесущем корабле, выполнил летчик ГНИКИ ВВС Вадим Хомяков, за что позже вместе с Дексбахом ему было присвоено звание Героя Советского Союза. Я на этом самолете так и не успел полетать до того, как был отлучен медкомиссией от полетов на истребителях.

С Хомяковым произошел интересный случай. Он облетывал Як-38 на аэродроме Саратовского авиазавода. Взлетел вертикально и стал разгонять самолет. И вдруг удар, толчок, и — Вадим повис на лямках раскрывшегося парашюта. Оказалось, что, когда скорость достигла 350 км/ч, в момент выключения автоматической системы катапультирования произошел, как говорят электрики, «дребезг» контактов, выдался ложный электрический сигнал, и катапульта сработала. Хомяков благополучно опустился на парашюте, а самолет продолжал летать еще семнадцать минут до падения на землю. Электрическую схему доработали, повысив ее надежность.

Насколько такая система спасения необходима, показал трагический случай с военным летчиком-испытателем Николаем Белокопытовым в 3-м управлении ГНИКИ ВВС в Феодосии. У него в полете на Як-38 отказал прибор — гировертикаль, по которой и определяется кренение самолета и выдается сигнал в систему автоматического катапультирования. При таком отказе необходимо отключить эту систему, но тогда вертикально садиться запрещается. Посадочная полоса аэродрома Кировское ремонтировалась, и для посадки «по-самолетному» Белокопытов должен был уйти на соседний аэродром. Однако это был конец недели, и к нему приехали гости. Очевидно, торопясь домой, Белокопытов не доложил руководителю полетов об отказе и пошел на вертикальную посадку. Судьба распорядилась так, что именно при этой посадке отказал один подъемный двигатель. Самолет резко «клюнул» на нос, летчик одной рукой попытался схватить держку катапультирования, но вместо этого потянул за «всплывший» из-за отрицательной перегрузки жгут проводов. Так и упал с самолетом, с зажатым в руке жгутом… А автоматика его бы катапультировала.

В начале 70-х годов в Институте произошло необычное,

чрезвычайное происшествие. Ракета, пущенная с самолета, попала в населенный пункт — город Гурьев. Экипаж самолета Ту-16 должен был произвести испытательный пуск ракеты, предназначенной для уничтожения наземных радиолокационных станций. Такая ракета наводится пассивной головкой самонаведения, реагирующей на радиоизлучение наземной РЛС.

Первый заход самолета по трассе боевых стрельб был контрольный. Штурман обнаружил на экране работающий наземный радиолокатор-мишень, размещенный в зоне наших стрельб, и убедился, что головка ракеты его захватила. На втором заходе выполнялся боевой пуск. Штурман увидел отметку локатора, которая оказалась ярче, чем в первом заходе, и находилась справа от линии пути. Это не смутило штурмана, так как в предыдущем заходе она тоже была немного справа.

Однако штурман и командир корабля не учли, что в первом заходе они шли, как было установлено при расследовании, вблизи левой (северной) границы боевого коридора, а во втором — по правой его границе. Таким образом, эта вторая метка на самом деле была значительно правее (южнее), чем первая, за которую они ее приняли. В этом была их роковая ошибка.

У них не возникло сомнений, так как они знали, что ни одна другая РЛС в районах, прилегающих к зоне стрельб, работать не может. Перед такими стрельбами Генеральным штабом МО по нашей заявке дается запрет на включение каких бы то ни было РЛС во всех близлежащих районах. Но оказалось, что по вине кого-то в Генштабе запрет в Гурьев на аэродром ГВФ вовремя передан не был. А им зачем-то понадобилось включить свою станцию как раз после первого захода ракетоносца. Пущенная ракета пошла на эту РЛС в городе Гурьеве. Экипаж ракетоносца, пройдя еще несколько секунд вдоль трассы, увидел левее курса более слабую отметку от РЛС-мишени полигона, а справа осталась та, по которой они пустили ракету. Только тогда они поняли, что произошло. «Неужели мы по Гурьеву ударили?!» — сказал командир, употребив несколько другой глагол.

Ракета по программе летит на постоянной высоте, потом на определенной дальности до цели переходит в крутое пикирование и своей головкой наводится на цель. Но случилось так, что в это время до операторов наземной РЛС дошла, наконец, телеграмма с запретом на работу. Они выключили станцию как раз в тот момент, когда ракета перешла в пикирование. Если бы их станция продолжала работать, то ракета попала бы в них, но, так как теперь она не наводилась, произошел промах, ракета попала в жилые дома деревенского типа недалеко от аэродрома. Несколько домов было разрушено, семь или восемь человек

погибло. К счастью, ракета была без боевого заряда, как мы говорим, «болванка», а то бы разрушений и жертв было намного больше. Был разбор комиссией, после чего последовал строгий приказ министра обороны. Экипаж уволили из армии и предписали отдать под суд (чего не произошло), все руководители как 1-го испытательного управления, так и Института получили различные взыскания. Я тоже получил «замечание» в приказе (единственное мое взыскание в приказе за всю службу). Мы так и не узнали, как наказали того офицера в Генштабе, по вине которого запрет в Гурьев опоздал, что и было первопричиной ЧП.

Глава 25
Самый скоростной и высотный

В середине 60-х годов в ОКБ Микояна создали самолет нового класса — высотный, скоростной истребитель-перехватчик МиГ-25П и на его базе — высотный разведчик МиГ-25Р. Все было подчинено высоте и скорости — расчетным режимом работы двигателей была высота более 20 км и почти три скорости звука. На этих скоростях, значительно превышающих звуковой «барьер», машина встречается с новым «барьером» — тепловым, связанным с кинетическим нагревом элементов конструкции самолета и двигателей при большой скорости полета (носовая часть нагревается почти до 300 °С). Поэтому пришлось широко применить сталь, в частности, сделать обшивку из сваренных между собой листов нержавеющей стали вместо дюралюминиевой приклепанной.

Это был первый наш самолет, который достигал таких больших скоростей и высот. До сегодняшнего дня, начала XXI века, с ним по высоте и скорости могли сравниться только американский высотный разведчик SR-71, а также опытный бомбардировщик «валькирия» и экспериментальный ракетный самолет Х-15, существовавшие только в двух-трех экземплярах. По всем другим характеристикам эти самолеты уступают МиГ-25, который является боевым перехватчиком и (в другом варианте) разведчиком и бомбардировщиком.

На практике, из-за кинетического нагрева, скорость МиГ-25 была ограничена числом М = 2,83 (около 3000 км/ч), хотя он мог достигать еще большей скорости. Летчик фирмы Петр Остапенко получил на замкнутом тысячекилометровом маршруте среднюю скорость 2920 км/ч (на прямых участках — больше 3000), а Александр Федотов динамическим методом (то есть выполнив «горку») достиг высоты 37 650 м, для чего пришлось предварительно разогнаться тоже до скорости более 3000 км/ч. Статический потолок самолета около 24 000 м.

Первым из наших летчиков на перехватчике МиГ-25П вылетел Владимир Плюшкин, несколько полетов сделал Петр Кабрелев. А затем в основном летали Вадим Петров, Григорий Горовой, Игорь Лесников, Норик Казарян, Александр Кузнецов, Николай Стогов. Ведущим инженером по испытаниям вначале был Евгений Лозовой, а потом Реконт Сидорин.

Полтора десятка полетов выполнил и я. Первый полет на МиГ-25П я сделал еще в самом начале совместных

государственных испытаний, в августе 1966 года.

Несколько позднее начались испытания МиГ-25Р — разведчика. На нем летали у нас в основном Иван Семенович Гудков (погибший позже на МиГ-21У) и Александр Саввич Бежевец, а также Владимир Кондауров. Ведущим инженером по испытаниям МиГ-25Р был Константин Осипов. Этот самолет был снабжен новейшим навигационным комплексом, включающим в себя доплеровский измеритель путевой скорости полета, фазово-гиперболическую навигационную систему и бортовую цифровую вычислительную машину (БЦВМ). Точная навигационная система необходима разведчику для «привязки» фотоснимков к географическим координатам.

Когда этот комплекс показал при испытаниях высокую точность навигации, говорят, у министра авиационной промышленности П. В. Дементьева возникла мысль использовать самолет для бомбометания с больших высот. Прицела на самолете не было, и бомбы должны были сбрасываться автоматически по известным координатам цели, введенным в БЦВМ. Однако вначале при испытаниях самолета точность попадания бомб была неудовлетворительной. Причина оказалась в том, что при полете на высоте более 23 км со скоростью около 2500 км/ч самолет на автопилоте идет по слегка волнообразной траектории, почти незаметной для летчика. И хотя точка сброса рассчитывалась системой точно, но даже небольшое искривление траектории в момент сброса бомбы приводило к большому промаху. Много труда было затрачено для устранения этого недостатка. В результате добились попадания бомб в пределах площади 2х2 км, что приемлемо только для ядерных бомб. Этот самолет получил наименование МиГ-25РБ (разведчик-бомбардировщик).

В связи с испытаниями МиГ-25 расскажу о генерал-лейтенанте авиации А. Л. Кадомцеве и его гибели. В 1966 году Кадомцев стал командующим истребительной авиации ПВО, сменив маршала Савицкого, у которого до этого был заместителем. Анатолий Леонидович мне очень нравился. Летчик, имевший и инженерное образование, он был грамотным и вместе с тем решительным и деловым командиром. Мне думается, наша симпатия была обоюдной. Говорят, что Кадомцева прочили в главнокомандующие Военно-воздушными силами. Остается только пожалеть, что это не осуществилось.

А. Л. Кадомцев, как и Е. Я. Савицкий, несмотря на свой высокий пост, продолжали полеты на боевых самолетах. Они прежде всех своих летчиков, еще в процессе государственных испытаний, облетывали новые самолеты, предназначенные для

ПВО. В командировки на другие аэродромы, в том числе к нам, оба они прилетали, как правило, на разведчике Як-28Р (со штурманом). То, что, будучи большими начальниками, они продолжали летать, в моих глазах делает им честь, хотя руководители ВВС, запрещавшие летать своим генералам, начиная с командующих воздушной армией, считали это блажью. Увы, судьба Кадомцева дала им козырь.

В конце апреля 1969 года я вместо начальника Института встречал на аэродроме прилетевшего к нам в Институт А. Л. Кадомцева. Он сказал, что завтра утром хочет сделать полет на МиГ-25, проходившем тогда государственные испытания. Это не был его первый полет — он вылетел на МиГ-25 еще раньше на летно-испытательной станции фирмы в Жуковском.

На следующий день, 28 апреля утром, идя к себе в кабинет, в коридоре штаба я встретился с начальником Института М. С. Финогеновым и по его лицу понял, что что-то случилось. «Самолет Кадомцева горит, дана команда на катапультирование», — сказал Михаил Сергеевич и пошел к машине, а мне поручил быть в его кабинете на связи.

А произошло следующее. Вскоре после взлета Кадомцева у него на борту сработало устройство речевой информации об аварийных ситуациях. (Магнитофон с записанными заранее предупреждающими и аварийными сообщениями. Записи делаются женским голосом для того, чтобы сообщения выделялись на фоне общего радиообмена, а также потому, что женская речь более разборчива. При срабатывании какого-либо датчика звучит соответствующий текст, причем аварийные сообщения передаются не только на наушники летчика, но и в эфир.)

По радио прошло сообщение «Пожар правого двигателя» и через несколько секунд после этого: «Отказ гидросистемы» (одновременно у него на приборной доске должна была сработать аварийная сигнализация). Кадомцев спокойным голосом передал: «Тут вот девушка говорит о пожаре. Что это значит?»

Я уже упоминал о том, что срабатывание сигнализации о пожаре может быть и ложным. Летчик должен оценить дополнительную информацию для подтверждения этого сообщения. Такой дополнительной информацией в данном случае было последовавшее сообщение об отказе гидросистемы вскоре после сообщения о пожаре. Ясно было, что сигналы связаны между собой: либо повреждение гидросистемы вызвало пожар, либо вызванный другой причиной пожар пережег какую-либо трубку гидросистемы. Так или иначе, это подтверждало действительность пожара.

Руководитель полетов ответил: «Это значит, что у вас пожар!» Кадомцев спросил по-прежнему довольно спокойным голосом: «Так что же мне делать?» Руководитель полетов сразу же скомандовал: «Отвернуть вправо на 30 градусов и катапультироваться!» — и затем повторил слово «катапультироваться» несколько раз.

После ходили разговоры, будто вопрос Кадомцева говорил о том, что он не был подготовлен к полету, не знал, что делать. Это необоснованный домысел. Любой летчик знает, что значит пожар в воздухе, и знает, что при этом надо покинуть самолет с парашютом. Я понимаю вопрос Кадомцева так: будучи большим начальником, он не хотел, чтобы его катапультирование было воспринято как собственное паническое решение. Ему нужно было, чтобы руководитель полетов (командир для всех летчиков, находящихся в воздухе, независимо от их ранга) дал ему команду катапультироваться.

Еще до этого, сразу после срабатывания сигнализации, Кадомцев развернулся обратно и теперь шел через аэродром. С земли был хорошо виден горевший самолет. После команды РП он отвернул немного вправо в сторону степи, потом почему-то начал разворачиваться влево. Наблюдавшие увидели какую-то вспышку на самолете, подумали, что летчик катапультировался, но парашюта не было видно, а самолет стал снижаться. Позже выяснилось, что он упал в реку (проток Волги).

После команды руководителя о катапультировании Кадомцев по радио ничего не передавал. Незадолго до падения самолета была какая-то попытка передачи, но разобрать даже при специальном исследовании ничего не смогли.

В воде долго собирали обломки самолета и нашли останки летчика. Похороны Анатолия Леонидовича Кадомцева проходили в Москве на Новодевичьем кладбище. Я тоже простился с ним.

Причиной катастрофы оказался обрыв лопатки турбины двигателя, которая перебила трубку гидросистемы, и вытекающая из нее жидкость загорелась. Почему Кадомцев не катапультировался, так и не выяснили. Одно из записанных в акте предположений исходило из того, что Кадомцев в основном летал на самолетах ОКБ Сухого, а на них катапультирование производится ручкой, расположенной справа на поручне кресла. На МиГах примерно на этом месте находится ручка рассоединения привязных ремней. Если Кадомцев по ошибке потянул за эту ручку, катапультирование уже было невозможным. Однако готовивший его к полету (вместе с Вадимом Петровым) Норик Казарян спросил, когда Кадомцев уже сидел в кабине, помнит ли он, что держки катапультирования находятся между

ног, и Кадомцев подтвердил, что он это хорошо знает.

Другой возможной причиной был недостаток привода катапультирования. Провели оценку на таком кресле и обнаружили, что если вначале сильно потянуть держки, а уже потом нажимать расположенные на них предохранительные курки (для катапультирования достаточно нажать хотя бы один), то из-за натяга усилие для нажатия курка очень велико. Но если его не нажать, трос катапультирования вытащить не удастся. Не исключалось также, что катапультированию помешал какой-то взрыв, вспышку от которого некоторые видели с земли.

Эта катастрофа имела широкий резонанс и повлекла за собой другое печальное событие. В состав комиссии по расследованию был включен и генеральный конструктор самолета Артем Иванович Микоян. Он прилетел в Ахтубинск после происшествия и затем сразу после первомайских праздников.

Каждый конструктор с горечью переживает гибель летчиков на самолете его конструкции. Даже тогда, когда это какой-то неведомый ему летчик строевой части, и тем более когда это летчик-испытатель с его фирмы или другой, известный и хорошо знакомый, как Кадомцев, который был еще и командующим.

Артем Иванович был добрым и впечатлительным человеком и очень тяжело переживал гибель летчиков. Работа в комиссии, когда пришлось осматривать обломки, слушать голос Кадомцева в магнитофонной записи и обсуждать все детали происшествия, еще добавила переживаний. Вскоре после того, как он в начале мая вернулся в Москву, у него произошел инфаркт. Раньше уже был один, не очень тяжелый, но этот был обширным, от которого он так и не оправился. После инфаркта он прожил полтора года, но почти все время в больнице и в кровати. Только несколько дней ему разрешили провести на даче и недели две в санатории, но потом он снова попал в больницу, из которой уже не вышел. Врачи сказали его жене Зое Ивановне и брату Анастасу Ивановичу, что надежды на поправку нет, единственный небольшой шанс — это операция. Артем Иванович согласился на нее. Но эти слабые надежды, увы, не оправдались, он умер после операции 9 декабря 1970 года.

Вскоре после катастрофы Кадомцева наш Институт постигло еще одно горе. 8 мая 1969 года умер от рака Василий Гаврилович Иванов. Всего лишь за три недели до этого он еще летал. Вспоминаю, как я тогда подъехал к самолету Як-28П, в кабине которого сидел В.Г., ожидая команды на запуск для полета на сбитие самолета-мишени. Мне показалось, что он в плохом настроении, и я спросил: «Что с вами, Василий Гаврилович?» (ему, моему «бате», хотя и подчиненному, я так и не смог

говорить «ты», хотя он обращался ко мне так с первых месяцев моей работы в Институте и мне это нравилось — для меня это значило, что он считает меня «своим», уважает как летчика).

«Так, ничего», — ответил В.Г. Но оказалось, что у него уже давно болела голова. Перед майскими праздниками в номере гостиницы он вдруг упал, потеряв равновесие, и его увезли в госпиталь. 3 мая на самолете привезли из Москвы известного нейрохирурга, который предложил отправить Иванова в Москву в его клинику. Увы, операция выявила опухоль мозга — метастаз рака легких. Он умер 8 мая. Ему было только 54 года. В почетном карауле у гроба В. Г. Иванова в Чкаловской, за два дня до своего инфаркта, постоял и Артем Иванович Микоян, очень его уважавший.

А первая катастрофа на самолете типа МиГ-25 произошла за полтора года до гибели Кадомцева. Разбился летчик нашего Института И. И. Лесников. Я оказался, можно сказать, косвенным виновником его гибели.

Когда появляется новый самолет, обладающий большей скоростью, потолком или грузоподъемностью, обычно стараются его использовать для побития рекорда. Это престижно как для фирмы, так и для страны. Для рекорда, как правило, специально готовят один экземпляр самолета, максимально его облегчают за счет вооружения и другого, ненужного в этом случае, оборудования и, если возможно, форсируют двигатель. Этим как у нас, так и в США — основном нашем сопернике по рекордам — занимается авиационная фирма, создавшая самолет. Но в США, несмотря на это, рекорды на военных самолетах устанавливаются военными летчиками. У нас же для рекордов почти всегда назначают летчика своей фирмы (именно поэтому в таблице рекордов фамилии часто повторяются).

В 1967 году на фирме готовили МиГ-25 для установления мирового рекорда скороподъемности, то есть времени набора определенной высоты, начиная со взлета. Когда в связи с каким-то совещанием у нас во Владимировке был Артем Иванович, я ему сказал, что считаю неправильным то, что все рекорды устанавливают их летчики, просто потому, что они свои, — надо хотя бы некоторые рекорды давать военным летчикам, которые испытывают эти машины и доводят их до ума. Предложил на предстоящий рекордный полет ведущего летчика-испытателя самолета МиГ-25 подполковника Игоря Ивановича Лесникова (с его согласия). Если бы я знал, чем это кончится!

Игорь Лесников был человек с непростой судьбой. Его отца в сталинское время репрессировали, поэтому понятно, что юношеские годы Игоря были несладкими. Будучи

целеустремленным и волевым, он сумел все-таки поступить в летную школу и закончить ее. А в начале 60-х он добился назначения летчиком-испытателем в наш Институт. Лесников быстро проявил себя как хороший летчик и руководитель. Через несколько лет он стал командиром первой испытательной эскадрильи.

30 октября 1967 года, взлетев для рекордного полета с аэродрома Раменское, он перевел самолет в крутой набор высоты. Полет фиксировался теодолитными кинокамерами. На кадрах кинопленки потом было хорошо видно, как самолет на высоте около 1000 м начал крениться влево. Когда крен достиг примерно 30°, погасли огоньки пламени в выхлопных соплах двигателей — летчик выключил форсаж. Это могло означать только одно — он не может справиться с кренением и вынужден отказаться от попытки установления рекорда. Через несколько секунд самолет перевернулся и перешел в отвесное пикирование. На высоте немногим более 500 м летчик катапультировался.

Когда катапультирование производится при большой скорости самолета, автомат парашюта задерживает его раскрытие на две секунды, чтобы купол не лопнул от большого скоростного напора. Лесников пикировал со скоростью более 1000 км/ч, а это около трехсот метров в секунду. И хотя катапульта его выбросила из кабины и скорость его падения уменьшилась, за две секунды он пролетел почти всю оставшуюся высоту, и парашют раскрылся перед самой землей, слишком поздно…

Причиной катастрофы был недостаток в управляемости самолета, о котором я уже рассказывал в связи с самолетом Ту-128. Как и у него, так и у самолета МиГ-25 при индикаторной скорости немногим более 1000 км/ч полностью терялась возможность управления по крену. Лесников по заданию должен был пилотировать, не доходя до опасной скорости. Очевидно, он хотел выдерживать скорость как можно более близкой к предельной по управляемости, чтобы получить лучший результат по скороподъемности, но невольно превысил ее.

Позже этот недостаток проявился и при испытаниях ракетного вооружения. Сначала Норик Казарян, а потом Саша Кузнецов попали в необычную ситуацию. Выполнив по заданию на высоте 15 км на большой скорости односторонний пуск ракет, то есть двух ракет с одной консоли крыла, летчики не смогли справиться с кренением из-за малой эффективности элеронов. Самолет переворачивался и затем отвесно пикировал. В обоих случаях вывести в горизонтальный полет удавалось только на высоте ниже 8 км (такой «маневр» прозвали «эффектом Казаряна»).

По замечаниям акта государственных испытаний, закончившихся в 1970 году, самолет МиГ-25П во многом был доработан, в том числе ввели дифференциальный стабилизатор, аналогично самолету МиГ-23. При односторонних пусках ракет после доработки как Вадим Петров, так и Норик Казарян подтвердили, что поведение самолета стало нормальным. На доработанном самолете допустимую индикаторную скорость увеличили до 1300 км/ч. (Индикаторная скорость отличается от приборной небольшой поправкой на сжимаемость воздуха.)

На заключительной стадии испытаний самолета МиГ-25П Казарян выполнил одну из самых сложных задач — перехват из передней полусферы (то есть в лобовой атаке) высотной скоростной мишени КРМ-1, летевшей со скоростью около 3000 км/ч, при этом скорость сближения перехватчика с целью составляла более 5000 км/ч, или около полутора километров в секунду! Это удалось выполнить только с использованием автопилота.

Расскажу об этих двух летчиках, моих коллегах и товарищах, которых я уже не раз упоминал. Полное имя Казаряна — Норайр, но все его называют Норик. Он родился и провел детство в Ереване. Казарян был морским летчиком-истребителем, а когда набирали первых кандидатов в космонавты, он оказался в первом наборе, вместе с Гагариным. Но в последний момент медицинская комиссия его отставила, и он в 1959 году приехал в Чкаловскую «наниматься» в летчики-испытатели. С ним побеседовал и сделал контрольный полет В. Г. Иванов. Казарян ему понравился, но в этот момент у нас не было вакантных мест летчиков. Норик уехал обратно в свою часть, а ее в это время стали расформировывать, как и вообще морскую истребительную авиацию. Казаряна уволили из армии, но вскоре он опять приехал к нам, восстановился в армии и был назначен летчиком в новое Управление испытаний комплексов перехвата.

Казарян вскоре проявил себя как отличный летчик, хорошо разбирающийся в технике, хотя он и не имел высшего образования. Пытливый и сообразительный, с живым, веселым и дружелюбным характером, он быстро включился в коллектив летчиков-испытателей. Позже полковник Казарян стал заслуженным летчиком-испытателем СССР.

Я уже писал о том, что считаю коллектив летчиков-испытателей истребителей особенным, с другим таким мне никогда не приходилось сталкиваться ни до ни после. Очень дружный, сплоченный, в то же время строгий к тем, кто выходил из каких-то традиционных рамок товарищества и поведения. Это было, можно сказать, братство. В нем прямо-таки господствовали

чувство юмора и общительность. Конечно, многие летчики любили выпить, но большинство в меру и ни в коем случае не в ущерб полетам. Бывало, кто-то выходил за допустимые границы — его брали в шоры, а если не помогало, то ставили вопрос о переводе от них. Среди летчиков практически никогда не было ни «подсиживаний», ни столкновений на почве ревнивого отношения к поручаемым испытаниям или борьбы за право проведения каких-то работ.

Когда у нас появлялся новый летчик, да и инженер тоже, я обычно приглядывался к реакции на него со стороны летчиков. Если они его принимали, можно было достаточно уверенно говорить, что это человек хороший и работник стоящий. Ошибок почти не было. Казаряна коллектив принял сразу, что способствовало моему хорошему к нему отношению, а позже мы с ним стали друзьями.

Вадим Петров попал в наше управление из полка ГосНИИ-6 при объединении институтов. Высокий капитан с открытым, приятным лицом, немногословный, со сдержанным чувством юмора, он сразу привлекал внимание. Петров быстро завоевал доверие как летчик, но в нем чувствовались и командирские качества. После ухода на пенсию П. Ф. Кабрелева летным начальником в Управлении назначили Вадима, хотя он еще считался «молодым». В его качествах не ошиблись. Он хорошо знал своих летчиков, в том числе и недостатки тех или других, мог без лишних экивоков прямо высказать свое мнение и сделать замечание. Позже заслуженный летчик-испытатель СССР Вадим Иванович Петров стал заместителем начальника Института по летной работе, где и получил звание генерала. В 1975 году мы с ним и с А. С. Бежевцом получали в Кремле «Золотые Звезды». С начала 80-х годов он возглавил летную службу Министерства авиационной промышленности, а потом, в связи с болезнью, ушел на пенсию.

В связи с высокими летными характеристиками разведчика МиГ-25Р руководством страны было решено использовать эти самолеты в Египте в качестве разведчика. В начале 1971 года сформировали особую эскадрилью из состава разведывательного полка ВВС Московского военного округа. Командиром был назначен Александр Бежевец, а летчиками были Николай Стогов и четыре летчика из ВВС.

Старшим от ВВС назначили генерала Георгия Баевского, который незадолго перед этим перешел из нашего Института и стал заместителем командующего ВВС Московского военного округа. От авиационной промышленности там были Алексей Васильевич Минаев, заместитель министра, заместитель главного

конструктора Лев Георгиевич Шенгелая, а также летчик-испытатель Горьковского авиазавода Владимир Гордиенко, облетывавший самолеты после их сборки.

Со слов моих друзей Бежевца и Стогова расскажу о первом полете на фоторазведку. Операция с пролетом над территорией Израиля готовилась под руководством главного военного советника в Египте генерал-лейтенанта Г. У. Дольникова.

Сначала летчики сделали несколько полетов над египетской территорией. Первый полет на разведку решили делать, когда его меньше всего ожидают, — в воскресенье. Самолет находился в закрытом капонире, там его и готовили к полету. Аэродромным властям объявили, что на самолете идут наземные работы с проверкой двигателей (опасались, что на аэродроме есть израильские шпионы, а египтяне не отличаются умением сохранять секреты). Николая Стогова одели в высотный костюм с гермошлемом, он сел в кабину и запустил двигатели. Потом неожиданно для египтян открыли ворота укрытия, Николай быстро вырулил на взлетную полосу и с ходу взлетел, даже не запросив разрешения руководителя полетов (но наш представитель на КДП был, конечно, в курсе дела).

Стогов набрал почти предельную высоту и скорость около 2700 км/ч и прошел с севера на юг восточнее Суэцкого канала над территорией, где были израильские войска. Израильские радиолокаторы засекли его еще над египетской территорией и дали команду на взлет истребителей. Их было поднято, кажется, более 30, в основном это были самолеты F-4 «Фантом». Если бы израильтяне узнали о взлете заранее, «фантомы» могли бы перехватить Стогова на встречных курсах и, несмотря на меньшую высоту их полета, пустить навстречу ему ракеты, способные (как и наши ракеты) поражать цель, летящую выше на несколько километров. Для такой атаки они опоздали со взлетом на 7–8 минут, А догнать МиГ-25, находясь сзади него, они были не способны.

Стогов благополучно вернулся на аэродром. Обработанную пленку автоматического разведывательного фотоаппарата, с кадрами величиной со страницу журнала, отправили в Москву, и чуть ли не в тот же день снимки представили высшему руководству страны. После этого всеми летчиками было выполнено еще несколько полетов (каждый раз по отдельному решению Политбюро).

Я уже несколько раз упоминал имя А. С. Бежевца, одного из лучших военных летчиков-испытателей поколения 70–80-х годов. Александр Саввич родился и провел детство в украинской деревне, находившейся во время войны на оккупированной

немцами территории. Он стал летчиком, а потом и инженером, окончив Академию имени Можайского в Ленинграде. После академии он был назначен к нам в 1-е управление на эксплуатационную инженерную должность, но вскоре добился перевода в летчики. Он прекрасно летал и стал отличным командиром. Несколько лет заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза генерал-майор авиации А. С. Бежевец был начальником 1-го испытательного управления, а потом на Чкаловской начальником 4-го управления. Сейчас он работает в авиационной промышленности. Александр Саввич — честный, прямой, порядочный и добрый человек. Я рад, что он, как и Казарян и некоторые другие мои друзья летчики-испытатели, разделяет мои демократические взгляды.

Вскоре на МиГ-25 стали происходить непонятные, но похожие катастрофы. В учебном центре ПВО в Красноводске после пуска ракеты на большой скорости самолет стал вращаться вокруг продольной оси и разбился. В Кубинке, при подготовке к показу авиатехники, на глазах у руководителей и зрителей самолет летчика ПВО Майстренко, проходивший в строю на большой скорости перед трибуной, вдруг начал переворачиваться и, сделав неполную «бочку», врезался в землю.

И наконец, у нас 30 мая 1973 года разбился Александр Вадимович Кузнецов. Он выполнял испытательный полет на высоте 1000 м со скоростью около 1100 км/ч. Когда самолет стал переворачиваться, Кузнецов, видимо, сразу понял, что остановить вращение не сможет, и тут же катапультировался, но из-за очень большой скорости и вращения самолета его ударило, очевидно, о хвостовое оперение. Парашют автоматически раскрылся и опустил Сашу на землю, но нашли его уже мертвым, со следом удара по защитному шлему и со сломанными руками. Когда я прилетел на вертолете на место, его уже увезли на прилетевшем первым спасательном. По следу на сухой земле было видно, что парашют протянул Сашу несколько метров, и на ней осталась дорожка крови. Значит, при приземлении сердце еще билось.

Хочу сказать несколько слов об этом необычном человеке. Александр Вадимович Кузнецов, может быть, не входил в число асов-испытателей, но он заметно выделялся своей грамотностью и интеллектом. Он закончил два технических вуза, и я помню, как на экзаменах на квалификацию летчика-испытателя 1-го класса он приятно удивил меня и других членов комиссии не столько знанием формул, сколько глубоким пониманием теории и физической сущности динамики полета. Саша запомнился мне и еще одним свэим качеством — он талантливо, хорошим слогом, писал по-русски, писал письма, поздравительные адреса и все, о

чем его просили. Он был высоким, красивым, спортивным человеком, любившим и погулять и выпить, но при этом он всегда оставался добрым и веселым.

При расследовании катастрофы Кузнецова комиссией мнения по поводу причины разошлись. Военные инженеры-испытатели высказали предположение, что вращение самолета было связано с гидроусилителями (бустерами) системы управления.

Эта версия основывалась на одном известном нам явлении. Еще несколько лет назад на самолетах Су-7Б и МиГ-21 мы столкнулись с так называемым «утыканием» управления. Оно проявилось при полете с большой приборной скоростью на небольшой высоте, при котором самолет, обладающий устойчивостью, всегда стремится перейти в набор высоты. Летчик удерживает его в горизонтальном полете отклонением ручки управления от себя, при этом потребное для отклонения управляемого стабилизатора усилие бустера (для преодоления так называемого «шарнирного момента») может достигать 2–3 тонн. Хотя бустер рассчитывается с запасом, оказалось, что в некоторых случаях шарнирный момент превышал его располагаемую мощность. Ручка как бы упиралась в стенку и дальше не двигалась. Это не представляло опасности, так как самолет сам отходил от земли, скорость уменьшалась и управляемость восстанавливалась.

На доработанном самолете МиГ-25 две половинки дифференциального стабилизатора могли поворачиваться не только вместе, но и в разные стороны для управления по крену. Мы предположили, что в некоторых условиях может не хватить усилия бустера какой-нибудь одной половинки стабилизатора, а другая половинка будет продолжать действовать. Тогда при попытке управления по тангажу самолет будет вращаться помимо воли летчика.

В ЛИИ провели исследования в полете, в которых представители промышленности хотели доказать, что эта версия неверна. И действительно, в нескольких полетах летчика-испытателя ЛИИ Олега Гудкова все было нормально, и он сам считал, что «утыкания» бустера не может быть. Но вот, 4 октября 1973 года, последний полет по программе. Гудков должен был выйти на максимальную скорость на высоте 3000 м, но из-за облачности решили выполнить разгон на высоте 2000 м. Видимо, только поэтому возникло такое случайное сочетание скорости полета и условий воздушной среды, которое приводило к чрезмерному увеличению шарнирного момента. Оказалось, что шарнирный момент отклонил одну половинку стабилизатора до упора (проявилась так называемая перекомпенсация), а усилия

бустера не хватило, чтобы этому противодействовать.

Эта случайность позволила выявить опасный дефект, но она же решила судьбу Олега. Самолет начал вращаться, Гудков только успел крикнуть по радио: «Вращает!», затем катапультировался, но самолет шел к земле, а высота уже была недостаточная. Парашют не успел раскрыться, и кресло с Гудковым ударилось в стену завода.

(Авиационные психологи считают, что в критической, стрессовой ситуации в полете искажается представление летчика о течении времени — ему кажется, что еще есть запас времени, когда на самом деле его уже нет. Видимо, поэтому летчики часто опаздывают с катапультированием, даже когда есть запас высоты.)

В это время я отдыхал в Сочи. В один из дней я, наконец, собрался поехать в санаторий «Россия» в гости к одной московской знакомой. В разговоре за столом присутствовавший прокурор из Московской области сказал, что утром звонил к себе на работу и ему рассказали, что вчера разбился какой-то испытатель из Жуковского, Герой Советского Союза. Ничего не зная, я стал предполагать и почему-то сразу же упомянул Гудкова. Через каких-нибудь двадцать минут в дверь постучали и передали телеграмму на имя хозяйки: «Алла, передай Степану, что разбился Олег Гудков». Телеграмма была от Норика Казаряна (он не знал моего адреса). Удивительная цепь совпадений!

С Олегом Гудковым я был хорошо знаком, симпатизировал ему, чувствовал и его уважение ко мне. Сильный и смелый, даже лихой, в том числе и в обычной жизни, человек, любивший «гульнуть», он как летчик пользовался большим авторитетом и уважением. В ЛИИ он особенно выдвинулся на испытаниях самолетов на штопор, за что, главным образом, и получил звание Героя Советского Союза.

На всех выпущенных самолетах МиГ-25 заменили стабилизаторы, сместив их ось вращения, что устранило возможность чрезмерного увеличения шарнирного момента.

После выяснения причины катастроф главнокомандующий Войсками ПВО страны маршал Советского Союза П. Ф. Батицкий согласился дать ход Указу, до этого им задержанному, о награждениях за создание и испытания самолета МиГ-25, в связи с его принятием на вооружение. Многие конструкторы и другие работники ОКБ и завода (кроме тех, кто имел отношение к выявленному недостатку самолета), а также испытатели получили награды. В том числе четырем летчикам-испытателям Указом от 3 апреля 1975 года присвоили звания Героев Советского Союза: из нашего Института Вадиму Петрову,

Александру Бежевцу и мне, а также летчику военной приемки Горьковского авиационного завода Г. И. Пукито. Если бы не решение руководства передать эту награду, предназначавшуюся нашим летчикам, в военную приемку, звание Героя получил бы Норик Казарян, следующий по порядку кандидат (его наградили орденом Ленина).

При наших встречах Петров и Бежевец частенько вспоминают, как мы представлялись главкому ВВС П. С. Кутахову после получения «Золотых Звезд» в Кремле 29 апреля 1975 года. Мы вошли в кабинет, и я, как старший, первым доложил: «Товарищ главный маршал авиации, генерал Микоян по вашему приказанию явился!» И тут вдруг Кутахов на меня накинулся: «Вы что, устава не знаете?! Вы должны были сказать, что явились в связи с вручением правительственной награды!» Он долго не мог успокоиться, но потом все-таки сказал: «Ну ладно, поздравляю. Я сейчас еду в Чкаловскую, чтобы улететь в Ахтубинск. Если успеете, полетите со мной». Мы, конечно, не могли угнаться на служебной «Волге» за его «Чайкой» с правительственными сигналами (хотя я сел за руль вместо шофера-солдата), а ждать нас на аэродроме он не стал. Ему, очевидно, сказали, что туда полетит еще один самолет, и мы хотя и с опозданием, но все-таки попали на первомайское торжественное заседание, где нас ждали, как новоиспеченных Героев.

(В начале 80-х годов за испытания перехватчика МиГ-31, созданного на основе МиГ-25, звание Героя Советского Союза получили Владимир Кондауров и командир эскадрильи Бронислав Грузевич. Кондаурову даже однажды пришлось из этого самолета катапультироваться из-за отказа управления, как позже и перешедшему от нас на фирму «МиГ» Владимиру Горбунову, ставшему Героем России.)

В те времена при награждении разработчиков за создание какого-либо самолета не так уж часто выделялись награды также и для военных испытателей. В этих случаях к наградам у нас представляли принимавших участие в этих испытаниях, но, конечно, с учетом всей их деятельности на этом поприще.

Ко времени представления я проработал летчиком-испытателем более 22 лет, участвуя в испытаниях многих опытных и модифицированных самолетов-истребителей, неоднократно бывал в сложных, предаварийных ситуациях. Но конкретно на МиГ-25 я сделал значительно меньше полетов, чем Петров, Бежевец или Казарян, более молодые и много позже меня ставшие летчиками-испытателями.

Надо сказать, что до этого на государственные награды мне не везло. В начале 50-х годов военнослужащих награждали

орденами за выслугу, лет, и я получил за пятнадцать лет службы орден Красной Звезды, но когда подошли двадцать лет моей службы, за что офицеры удостаивались ордена Красного Знамени (самый уважаемый военными орден), эти награждения отменили. Так же было и с наградами за освоение полетов в сложных метеоусловиях. Я получил орден Красной Звезды, а когда налет в сложных условиях достиг определенной величины, меня в числе большой группы летчиков ВВС представили, как полагалось, к ордену Красного Знамени. Указ не успели подписать — этот вид награждений тоже отменили.

Представлялся я к орденам Красного Знамени и Ленина за испытания комплексов перехвата Су-9–51, Су-11 и Ту-128 (как летчик и член Госкомиссии по испытаниям). Потом все представления объединили в один список, но указ так и не был подписан — Хрущев резко отреагировал на катастрофу самолета Ил-18 в районе Киева из-за прогара форсунки двигателя (хотя представленные к наградам не имели к этому никакого отношения). Потом наши летчики все же получили ордена, но меня из списка вычеркнули, так как за год до этого мне присвоили звание заслуженного летчика-испытателя. К пятидесятилетию нашего ГНИКИ ВВС к наградам было представлено много ветеранов — летчиков, инженеров и техников (а я — к званию Героя Советского Союза), но в это время вышло общее решение о том, что в связи с юбилеями награждать только саму организацию, а не конкретных лиц, как практиковалось прежде. Вместо наград мы получили «ценные подарки» (мне достался радиоприемник ВЭФ-12).

В итоге до присвоения мне в 1975 году звания Героя Советского Союза за почти двадцать четыре года работы в Институте я, именно как летчик-испытатель, не получил ни одного ордена (было одно награждение, не связанное с полетами).

Условия, выставлявшиеся наградным отделом ЦК КПСС для представляемых к наградам, вызывали много курьезных случаев. Так, ведущий инженер, руководитель испытательной бригады по МиГ-23 Виктор Иванович Пожарский, представленный к ордену Ленина за эти испытания, не получил его, так как не прошло двух лет, как он был награжден, хотя и всего лишь медалью «За трудовую доблесть»! В. Комову, наоборот, не присвоили звание заслуженного летчика-испытателя потому, что у него до этого не было ни одного ордена. По этой же причине летчика-испытателя ЛИИ Олега Кононенко вместо звания Героя наградили орденом Ленина. Много и других подобных курьезов. Я помню, как Николай Стогов просил вычеркнуть его из списка представленных

на ордена, так как ожидал присвоения звания заслуженного летчика-испытателя (что для него было более лестным), а орден бы этому помешал.

Глава 26
Снова реорганизация

Вернусь в 1970 год. Летом сменился начальник Института: Михаила Сергеевича Финогенова уволили в отставку, а вместо него назначили Ивана Дмитриевича Гайдаенко.

Генерал-лейтенант авиации Финогенов был летчиком-бомбардировщиком и до ГосНИИ-6 командовал авиационной дивизией. Он был неплохим человеком, общался с подчиненными без высокомерия и грубости, хотя иногда снисходительно. Мы, выходцы из Чкаловской, частенько ощущали, что он отдает предпочтение «своим», служившим с ним до объединения институтов.

Финогенов, бывало, проявлял искреннюю заботу о подчиненных. Вспоминаю случай, когда, войдя в штаб, он увидел, что караульному солдату стало плохо. Он дал ему таблетку валидола и не отошел от него, пока не пришел врач.

В новой технике он глубоко не разбирался и не очень старался в нее вникать, хотя и проводил еженедельные «оперативки» и некоторые технические совещания. Акты по испытаниям и другие технические документы он подписывал, опираясь на мнение тех, кто докладывал, а во многих случаях их подписывал его заместитель Молотков (а позже я). Финогенов, прежде всего, выполнял свою роль как начальник гарнизона и строевой командир, и его больше волновало то, чтобы о нем создавалось хорошее мнение у большого начальства, которое довольно часто наведывалось к нам.

Конечно, когда проводились какие-либо крупные работы с участием нескольких частей Института, такие как показы техники высоким гостям или реальные стрельбы ракетами с нескольких истребителей по самолету-мишени (это называлось «боевая работа»), он брал на себя общее руководство.

То, что он мало занимался техникой, меня вполне устраивало, — эти вопросы были почти полностью на мне, заместителе начальника Института, как раньше на А. П. Молоткове. Эта должность фактически соответствовала обязанностям первого заместителя. Переписка с командованием ВВС, с руководителями министерств и других организаций могла вестись только через начальника Института или через меня. Я решал и другие вопросы и замещал начальника Института в его отсутствие или представлял его в других организациях. Так, Финогенов не очень ладил с начальником соседнего ракетного

полигона в Капустином Яре, генерал-полковником В. И. Вознюком, поэтому, когда надо было к нему ехать, он обычно посылал меня, а ко мне Василий Иванович относился хорошо.

В моих отношениях с Финогеновым мне нравилось, что, бывая несогласным с каким-либо моим решением, принятым в его отсутствие, он обычно говорил: «Но раз ты уже обещал подчиненным, я отменять не буду». Но я был на него несколько в обиде за то, что он, как будто хорошо относясь ко мне, перед заместителем главкома по вооружению генерал-полковником Пономаревым пытался меня в какой-то степени опорочить. Используя то, что я часто выступал против формализма в организации испытаний, он говорил о недостаточной требовательности и об элементах «партизанщины». Не упускал он также случая намекнуть, что на мою работу якобы влияет то, что моя семья живет в Москве.

По роду работы мне часто приходилось ездить в Москву — на технические совещания, макетные комиссии, в Главный штаб ВВС, в военные научные Институты и в авиационные ОКБ. Финогенов, не вникая в наши дела и не всегда понимая необходимость поездки, видимо, считал (или делал вид), что я выдумываю повод. В то же время по личным делам он легко отпускал меня в Москву (таких случаев за все годы работы было всего три или четыре, если не считать «законных» поездок в Москву на Новый год, 1 мая и 7 ноября). Бывало даже, что когда мне нужно было поехать по служебной необходимости, и я опасался, что Финогенов опять поймет не так, я говорил ему, что мне нужно в Москву по личному делу. «Это другое дело, конечно поезжай!»

Он, видимо, опасался, что меня, более молодого и лучше знающего технику, назначат вместо него. Но я об этом не помышлял, разве что когда был очень недоволен каким-нибудь его решением в пользу формализма, мешавшего творческой и инициативной работе испытателей. Я знал, что меня начальником Института не назначат хотя бы потому, что после 30-х годов начальником всегда назначали не испытателя, прошедшего большую часть ступеней службы в Институте, а генерала со стороны, с высокой строевой должности. Считалось, что начальником должен быть строевой командир, лучше знающий потребности войск и привыкший к строевым порядкам. А то, что таким вновь назначенным начальникам приходилось несколько лет вникать в особенности и специфику испытательной работы (кое-кому это так и не удалось), этого командование не учитывало. Кроме того, меня руководители ВВС, видимо, считали

слишком «техническим» человеком, недостаточно «строевым» и без достаточной командирской воли (вряд ли я пролетал бы столько лет, если бы не обладал волей, но это не та воля, которую они имели в виду). Я знаю, что многие меня считали слишком мягким. В какой-то степени они правы, но думаю, такое впечатление создавалось потому, что я обычно стремился рассуждать и поступать по логике и справедливости и не терпел формализма. На работе, в общении с коллегами и подчиненными я никогда не повышал голоса (разве что в спорах, и то слегка) и, уж конечно, никогда не ругался. (Мата в разговоре я вообще не признаю, — он, на мой взгляд, допустим лишь в стрессовой, опасной ситуации.)

Когда главнокомандующим ВВС в 1969 году назначили П. С. Кутахова, он, естественно, начал менять «команду». Заместителем главкома по вооружению стал вместо Пономарева генерал-полковник М. Н. Мишук, а начальником Института И. Д. Гайдаенко. (На фронте он был ведомым у командира истребительного полка Кутахова, их иногда за глаза так и называли — «ведомый» и «ведущий».)

Иван Дмитриевич Гайдаенко не был для нас неизвестным человеком — с 1959 года (после окончания Академии Генштаба) до 1962 года он работал заместителем начальника нашего Института по летной работе, тогда и получил звание генерала. Потом он служил заместителем командующего воздушной армии в Минске, позже командовал армией на Дальнем Востоке, затем стал командующим ВВС Туркестанского округа со штабом в Ташкенте. Когда Гайдаенко из Ташкента перевели к нам, на его место назначили моего брата Алексея. Брат мне рассказывал, что Иван Дмитриевич его спрашивал, не в обиде ли я за то, что не меня назначили начальником Института вместо Финогенова. Я не был в обиде, тем более что по прошлой совместной работе симпатизировал Гайдаенко. Он умный, простой в обращении, общительный и дружелюбный человек, хотя и с хитрецой, что называется себе на уме. Мне импонировало и то, что он почти совершенно не пил. Он частенько говорил: «Почему у нас нельзя просто зайти в гости, выпить чаю и поговорить? Почему нужно обязательно ставить бутылку на стол?» (Финогенов тоже не увлекался выпивкой.)

Гайдаенко, в отличие от Финогенова, интересовался техникой, старался вникнуть в суть проводимых работ, хотя инженерного образования не имел. В целом мне с ним работать было лучше, так как он не был формалистом, что иногда проявлялось у Михаила Сергеевича, разбирался в технике, понимал летное дело и сам летал. С другой стороны, теперь не

только я занимался техническими вопросами, но и начальник Института, что несколько ограничило мою самостоятельность.

Вскоре после работы у нас комиссии Генерального штаба по проверке Института его численность в очередной раз сократили (хотя в беседах с нами члены комиссии соглашались с тем, что для «отслеживания» и испытаний всей разрабатываемой авиационной техники у нас людей очень не хватает). Генерал Гайдаенко решил реорганизовать Институт, надеясь на более рациональное использование специалистов. Комплексные истребительное и бомбардировочное управления объединили в одно (уже не комплексное) управление испытаний боевых самолетов (получившее номер 1-го), переведя из них вооруженческие и радиотехнические отделы в соответствующие специализированные управления. Теперь основные элементы самолета испытывались в разных управлениях. (Начальником 1-го управления остался А. А. Манучаров.)

Так же было и ранее, до 60-х годов, но тогда в 1-м (самолетном) управлении были «связующие» отделы по вооружению, оборудованию и силовым установкам, работавшие в контакте со специализированными Управлениями. Теперь же специалисты объединялись только при испытаниях самолета, в составе бригады, а в остальное время стали разобщены.

Иван Дмитриевич всегда был активен и полон идей. Он взялся также за организацию в нашем Институте школы летчиков-испытателей ВВС (при ЛИИ с конца 40-х годов существует школа летчиков-испытателей для авиационной промышленности). До этого времени мы пополняли ряды военных летчиков-испытателей за счет добровольцев, присылавших письма (как правило, на мое имя) или приезжавших к нам для беседы. Мы знакомились с летной книжкой летчика, по возможности с личным делом, потом приглашали приехать для собеседования и контрольного полета. Затем ходатайствовали перед главкомом ВВС о назначении к нам. Иногда не удавалось преодолеть сопротивление командиров, не желавших отдавать способного летчика. Обучение испытательному делу и ввод в строй назначенных к нам летчиков проходили по ходу практической работы с помощью выделенных «наставников» из числа летчиков и с помощью инженеров, проводивших занятия по методикам летных испытаний. Этот метод имел недостатки, но также и преимущества, связанные с тем, что новые летчики сразу же «варились в общем котле» и быстро входили в курс дела. Такой путь прошел в свое время и я.

После организации школы мы получили право отбирать летчиков и штурманов из числа желающих, непосредственно в

строевых частях ВВС и ПВО. Кандидатов, по количеству в два-три раза больше определенной приказом квоты, приглашают в Институт, проводят экзамены и контрольные полеты, и отобранных включают в проект приказа главкома. На время обучения за ними сохраняется штатная должность в строевом полку (на случай, если ему придется вернуться).

Меня несколько беспокоило то, что для формирования школы летчиков-испытателей нам пришлось из Управлений выделить летчиков-инструкторов, и особенно инженеров и техников, которых у нас остро не хватало. Но все же создание специальной школы для подготовки летчиков-испытателей было полезным делом. Школа обеспечила плановые занятия по отработанным программам, возможность освоения самолетов разных типов, позволила более систематизированно отбирать летчиков по профессиональной пригодности. Часть выпускников направляли летчиками-испытателями в военную приемку на авиационных заводах (прежде такие летчики нигде не готовились). Конечно, новым летчикам, назначенным в испытательное подразделение, нужно было еще вживаться в его работу. Многолетний опыт показал, что полноценным летчик-испытатель (так же как и инженер-испытатель) становится, как минимум, после 3–4 лет практической работы.

Кстати, о полетах на различных типах самолетов. Летчики-испытатели (и я, конечно, в их числе) считают, что такие полеты повышают летные качества и квалификацию строевого летчика, а также делают его более подготовленным для перехода на новую технику, что так или иначе когда-нибудь всем приходится делать. А для испытателей способность летать на разных типах машин совершенно необходима. В практике испытательной работы в один и тот же день приходится зачастую летать на двух-трех разных типах, и к этому летчик-испытатель должен быть подготовлен как технически, так и психологически. (Надо отметить, что в школе летчиков-испытателей ЛИИ МАП еще со времен первого начальника М. М. Громова летчику сознательно планировали полеты на двух-трех разных типах в один день.)

Конечно, разные типы самолетов имеют свои особенности, и расположение приборов и органов управления у них может отличаться. Но летчик действует в кабине не механически, хотя, конечно, некоторый «моторный» навык для каждого типа самолета вырабатывается и как бы откладывается в «запасник» памяти. Когда, бывало, пересаживаешься буквально сразу из какого-нибудь МиГа, например, в Су-15 или Су-24, а то и в транспортный Ту-134, осмотришь, как и полагается, перед запуском двигателей кабину, и сразу все вспоминается, даже если

не летал на нем несколько месяцев.

Полеты на различных типах самолетов данного класса особенно необходимы летчикам-испытателям — они должны уметь сравнивать самолеты для большей объективности их оценки и отмечать, что на одном типе лучше или хуже, чем на другом. Полезно летать и на самолетах разных классов, но это в последние десятилетия бывает, к сожалению, не так часто (кроме летчиков руководящего состава). А летчиков-бомбардировщиков, летавших на истребителях, вообще были единицы. Могу назвать по памяти только С. Г. Дедуха, В. В. Добровольского, В. И. Цуварева и И. И. Бачурина.

Не один раз какая-нибудь проверяющая комиссия пыталась ограничить полеты наших летчиков на разных типах, но жизнь этого не позволяла (потребовалось бы иметь намного больше летчиков). Максимум, чего они смогли добиться, — это запретить полеты более чем на двух типах в один день. Но и это, бывало, по необходимости нарушалось.

Строевые командиры пользы от полетов на различных типах, как правило, не понимают. Они считают, что летчик должен летать на одном типе самолета и отработать свои действия до автоматизма. Я с этим принципиально не согласен — летчик в полете должен думать, должен действовать «в диалоге» с самолетом, в зависимости от его реакции и общей ситуации. Хотя навык, механическая память, играет роль, но скорее как «инструмент», а не как руководитель действий.

Да ведь и в строевой части иногда приходится летать на отличающихся самолетах — «спарки» для тренировки и проверки техники пилотирования не всегда соответствуют основному самолету. Долгое время для всех типов реактивных истребителей был один двухместный учебно-тренировочный самолет — УТИ МиГ-15, затем МиГ-21У.

Вспоминаю в связи с этим интересный случай. При воздушном показе авиационной техники генералитету ВВС в 1968 году проводилась штурмовка самолетов-мишеней, стоявших на боевом поле перед трибунами. После атаки двух пар Су-7Б самолеты-мишени были разбиты, но недостаточно эффектно — они не взорвались и не загорелись. Я с трибуны позвонил летному начальнику истребителей В. Г. Иванову на аэродром и попросил поднять еще одну пару. Готовый к полету Су-7Б был только один, но был готов еще и МиГ-21ПФ. Н. В. Казарян, только что слетавший на Су-7Б, сел в МиГ-21ПФ и в паре с Су-7Б выполнил успешную атаку. Об этом было упомянуто с трибуны на послеполетном разборе. Сидевший рядом со мной один из известных руководителей ВВС генерал-полковник П. С. Кирсанов

с удивлением спросил у меня, как это мог летчик пересесть на другой тип и сразу полететь на сложное задание? Норик, сидевший сзади, шепнул мне на ухо: «Что бы он сказал, если бы узнал, что я уже почти год как не летал на МиГ-21» Я не рискнул повторить это Петру Семеновичу.

Школа летчиков-испытателей ГНИКИ ВВС, а вскоре — Центр подготовки летчиков-испытателей и летных испытаний — была создана в 1973 году. (Название пришлось изменить для того, чтобы летчики-инструкторы имели право участвовать в испытаниях и получать за это денежное вознаграждение.) Первый выпуск состоялся в 1974 году. Большинство из этого выпуска стали высококлассными летчиками-испытателями нового, после моих сослуживцев, поколения. Среди них назову В. С. Картавенко, В. М. Чиркина, В. М. Горбунова, В. В. Васенкова, В. В. Соловьева, А. М. Соковых, В. Е. Голуба, В. Г. Кондратенко, О. И. Припускова, В. Р. Широкожухова, В. И. Музыку, В. В. Котлова (сына Василия Сергеевича Котлова). Из 22 человек двое стали генералами, остальные — полковники, кроме двух погибших — Н. П. Белокопытова и Ю. И. Тараканова (позже, в октябре 1996 года, в Италии на АН-124 погиб и полковник О. И. Припусков).

Нужно назвать и первого начальника школы — заслуженного летчика-испытателя СССР Владимира Валентиновича Добровольского, очень много сделавшего для ее становления.

Год первого выпуска школы совпал с последним годом, когда я еще летал на истребителях. У троих выпускников я принимал экзамен по выполнению испытательного полета на «спарке» МиГ-21У. В последующие годы, когда медицинская комиссия отстранила меня от полетов на истребителях, пришлось принимать экзамены только на Ту-134 у летчиков-бомбардировщиков.

Запомнилось мне, что, когда в августе 1974 года я выполнял последние полеты на Су-24, в летной комнате рядом со мной готовился к полетам Виктор Мартынович Чиркин, первый из выпуска школы летчиков-испытателей, начавший летать в Управлении. Я как бы передал ему эстафету. (Позже он стал генералом, Героем России, заместителем начальника Института по летной работе. И, уйдя на пенсию, продолжает там работать. Когда я прилетаю в Ахтубинск, я всегда захожу к нему домой.)

Хочу рассказать о том, как нам удалось внедрить на наших самолетах указатель угла атаки.

Основным прибором, по которому летчик пилотирует самолет, всегда являлся анероидный указатель приборной скорости, фактически замеряющий скоростной напор воздуха. Величина приборной скорости (то есть скоростного напора)

характеризует способность воздуха «поддерживать» самолет. От этого зависит, с каким углом атаки должен лететь самолет. Чем меньше приборная скорость, тем под большим углом должна находиться плоскость крыла по отношению к направлению полета, чтобы создавалась достаточная подъемная сила. При большом скоростном напоре достаточно совсем малого угла атаки (катавшиеся на водных лыжах это хорошо себе представляют).

Фактически иногда даже не сознавая этого, летчик по величине скорости оценивает величину угла атаки. Так, всегда главной заботой летчика было не потерять скорость. Это значит — не уменьшить скорость до такой, при которой угол атаки достигнет критического, произойдет срыв потока, и крыло потеряет подъемную силу.

Однако скорость жестко связана с величиной угла атаки только в прямолинейном полете. Для того чтобы самолет, например, развернулся или вышел из пикирования, надо увеличить угол атаки, чтобы получить избыток подъемной силы, нужный для искривления траектории. Значит, угол атаки, увеличиваясь, может достигнуть критического значения. Самолет может сорваться в штопор, хотя скорость еще достаточно большая. При искривлении траектории, наоборот, в сторону земли, например при выходе из горки и переводе самолета по дуге на снижение, требуется меньшая подъемная сила, чем в горизонтальном полете (благодаря «помощи» центробежной силы), поэтому меньше и минимально возможная скорость полета и меньше вероятность срыва в штопор.

Только чувство самолета и предупреждающие признаки, если они есть (обычно это тряска самолета при нарушении плавности обтекания крыла), позволяют летчику избежать чрезмерного увеличения угла атаки при энергичном маневрировании. Но на некоторых самолетах заметной предупреждающей тряски нет, или же она возникает слишком рано и не позволяет уверенно ощутить приближение к критическому углу атаки, а значит, и использовать все маневренные возможности самолета.

В 1969 году к нам в Институт попала инструкция летчику американского истребителя-бомбардировщика F-4 «фантом». Я ее внимательно прочитал, нашел много полезного для нас, и в том числе увидел на изображении приборной доски указатель угла атаки, а в тексте описание его использования. Меня заинтересовало то, что прибор разградуирован не в градусах, а в отвлеченных единицах. Действительно, истинная величина угла атаки для летчика не имеет значения, важно лишь, что характерным моментам, например сваливанию в штопор или

экономичной скорости, всегда соответствует одна и та же величина угла по указателю.

Я рассказал о прочитанном начальнику 1-го управления А. А. Манучарову. Он оценил идею и поручил одному своему «умельцу», инженеру-электрику подполковнику Владимиру Кондратюку сделать такой прибор. Кондратюк использовал установленную на штанге ПВД «флюгарку», предназначенную для ввода поправок в прицел, и вывел сигнал от нее на обычный вольтметр, установив его в кабине. В мае 1969 года мы провели испытания этого самодельного указателя угла атаки. Манучаров и я летали первыми. Нам сразу понравилось пилотировать с использованием этого прибора, особенно при приближении к большим углам атаки. Написали отчет и послали его в ВВС и в МАП, в результате чего были проведены повторные испытания в ЛИИ, подтвердившие положительные выводы. Учтя замечания, Кондратюк немного доработал указатель, и мы облетали его в феврале 1970 года. Но на этом дело и остановилось.

Мы давно убедились на примере других случаев попыток рационализации, что почти невозможно внедрить какое-либо, даже очень эффективное новшество, если оно разработано не на соответствующем предприятии промышленности. Заставить конструкторов внедрить что-либо, спроектированное не ими и не в их отрасли, очень трудно. Но нам помогли обстоятельства.

Вскоре после прихода к нам И. Д. Гайдаенко главнокомандующий ВВС П. С. Кутахов собрал у нас техническое совещание по ходу испытаний новой техники с участием руководства МАП, генеральных конструкторов и других руководителей (Кутахов много внимания уделял новой технике и испытаниям самолетов и такие совещания проводил регулярно). В этот раз участвовал и министр авиационной промышленности П. В. Дементьев (на других совещаниях бывал обычно один из его заместителей, чаще всего И. С. Силаев). Перед отлетом Дементьева они с Кутаховым разговаривали у самолета, и рядом стоял И. Д. Гайдаенко. Мы с Манучаровым воспользовались моментом и шепнули Ивану Дмитриевичу, чтобы он сказал об указателе угла атаки. Завязался общий разговор, и мы пояснили значение указателя для воздушного боя (в те годы в ВВС изучался опыт воздушных боев на Ближнем Востоке).

Конечно, говорили мы, во время боя летчику некогда будет на него смотреть, но указатель позволит в тренировочных полетах прочувствовать самолет на предельных режимах и затем более безопасно пилотировать при энергичном маневрировании.

В результате нашего разговора тут же было решено выпустить небольшую серию приборов для практической проверки в

войсках. Указатель угла атаки (еще немного доработанный) получил всеобщее одобрение, и его стали устанавливать на МиГ-21 и МиГ-23. Указатель дополнили и световым сигнализатором — лампочками, расположенными на козырьке фонаря-кабины, которые начинали мигать при достижении предельно допустимого угла атаки. При быстром увеличении угла сигнализация срабатывала с определенным упреждением. Потом указатель угла атаки стали устанавливать на всех истребителях и на некоторых других типах самолетов.

Указатель угла атаки может быть использован не только для предотвращения срыва в штопор. Так, при заходе на посадку летчик обычно должен выдерживать величину скорости в зависимости от веса самолета — чем больше вес, тем большую надо держать скорость. Это нужно именно для того, чтобы угол атаки был одним и тем же. При наличии указателя режим можно выдерживать непосредственно по нему. В полете на дальность выдерживание постоянного угла атаки обеспечивает наиболее экономичный режим полета, также независимо от веса.

К сожалению, это еще один пример, когда полезное новшество вводится у нас только «по подсказке» иностранных источников. Я уже рассказывал, что указатель перегрузки на наших самолетах тоже появился только после того, как был получен из Кореи американский самолет «сейбр», где стоял такой прибор. Позже эти два прибора были объединены в один комбинированный указатель перегрузки и угла атаки — это была уже оригинальная разработка наших конструкторов.

Хочу рассказать об испытаниях курсоглиссадной системы «слепого» захода на посадку. При заходе на посадку по старой системе ОСП, о которой уже говорилось, летчик может более или менее точно выйти на ВПП по направлению, но у него на борту нет никакой информации об отклонении от нормальной глиссады планирования (угла снижения). Уделяя все внимание заходу по курсу, летчик может незаметно снизиться еще до подхода к ВПП. Бывали случаи, когда при этом «цепляли» землю, как правило, с тяжелым исходом.

А ночью такая ошибка возможна даже и при хорошей погоде. Летчик смотрит вперед на освещенную прожекторами посадочную полосу, не видя поверхности земли под собой, при этом ему всегда кажется, что траектория круче, чем на самом деле. Такой случай почти на моих глазах был во время войны с Сашей Супруном, когда он на «спитфайере» неожиданно для себя приземлился на поле перед аэродромом (к счастью, сравнительно благополучно). В Ахтубинске однажды при ночных полетах, когда я рулил после посадки в обратную сторону по рулежной дорожке,

я увидел по бортовым огням заходившего на посадку самолета, что он снизился почти до земли еще за ближней приводной радиостанцией, расположенной в одном километре от начала ВПП. Я сразу передал по радио: «Кто на посадочной прямой — не снижайся! Набери высоту!» Самолет выправился, подобрал высоту и затем благополучно сел. Летчиком оказался Андрей Арсенович Манучаров. С тех пор, вспоминая это, он говорил, что я спас ему жизнь (А. А. Манучаров скончался в 2001 г.).

Еще с весны 1967 года ОКБ А. И. Микояна на самолете МиГ-21У совместно с нашим Институтом и с ЛИИ отрабатывало бортовую систему «Полет-0» и позже «Полет-1», основой которых был автопилот, способный управлять самолетом по сигналам наземной курсо-глиссадной системы захода на посадку «Катет». Мне довелось участвовать в этой работе. В дальнейшем бортовая система, в которую вошли «Катет» и навигационная часть, стала называться РСБН (радиосистема ближней навигации).

На МиГ-21У было применено «совмещенное» управление, которое с тех пор используется на всех самолетах фирмы «МиГ». При таком управлении летчик задает автопилоту режим полета обычной ручкой управления. Если он прикладывает к ручке усилие около одного килограмма или больше, автопилот переходит в следящий режим, и можно произвольно управлять самолетом, а система управления работает в режиме демпфирования. Как только летчик отпускает ручку, автопилот «схватывает» и выдерживает углы крена и тангажа, которые были в этот момент, — это называется режимом стабилизации (на других типах самолетов для перевода из стабилизации в демпфирование нужно было нажимать отдельную гашетку или кнопку).

Наземная система «Катет» имеет курсовой и глиссадный радиомаяки, излучающие радиосигналы в направлении, откуда заходит на посадку самолет. Если самолет находится на заданной траектории, принимаемые бортовым приемником сигналы имеют одинаковую величину — это равносигнальная зона излучения маяков. Горизонтальная и вертикальная планки на приборе в кабине летчика, показывающие положение самолета относительно необходимой траектории, в этом случае стоят в нуле, образуя крест, и автопилот не меняет режим полета. В случае отклонения от заданной траектории возникает разность сигналов, и планки на приборе отклоняются от центра, а автопилот делает доворот или изменяет угол наклона траектории полета. Летчик может пилотировать и вручную по этим же сигналам, удерживая в нуле планки, показывающие отклонение от глиссады.

Кроме того, имеются командные стрелки, на которые выводятся те же сигналы, что и на автопилот, — когда летчик удерживает их в нуле, рули отклонены именно так, чтобы самолет вышел на необходимую траекторию и затем двигался по ней. Это — режим полуавтоматического или директорного управления. Летчик в этом случае фактически выполняет функцию автопилота.

Наземная система передает также сигналы, по которым бортовой дальномер определяет дальность до посадочной полосы.

Полеты в этих испытаниях выполняли также Андрей Манучаров, Андрей Михайленко и другие. Позже я летал с использованием курсо-глиссадной системы также на самолетах Ту-128, МиГ-23, Су-15 и МиГ-25.

В июле и в августе 1974 года мне довелось летать на самолете МиГ-21У в научно-исследовательской работе «Заход-73», которую проводил ЛИИ МАП совместно с фирмой «МиГ», с нашим Институтом и с Институтом авиационной и космической медицины. Целью этой работы было снижение посадочного метеоминимума самолетов-истребителей, оснащенных современными посадочными системами.

В передней кабине самолета МиГ-21У установили шторку, которой закрывали внешний обзор летчику, имитируя полет в облаках. Контролирующий летчик, сидящий в задней кабине, открывал шторку на посадке на высоте 50 м перед ВПП. Бортовая измерительная аппаратура записывала все необходимые параметры полета, а также проводились медицинские замеры — частоты пульса и дыхания. В некоторых полетах на летчика надевали специальные очки, точно фиксирующие направление взгляда, чтобы определить распределение внимания — на какие приборы и сколько времени смотрит летчик в различные моменты. В каждом полете выполнялись заходы в ручном (по планкам положения), директорном и автоматическом режимах.

Позже исследования проводились и на других типах истребителей, но у меня уже не было допуска медицинской комиссии к полетам на истребителях. Эта тема продолжалась около трех лет. Со стороны ЛИИ ее возглавлял Василий Сергеевич Луняков, от НИИ медицины — В. А. Пономаренко. В числе инженеров от ОКБ А. И. Микояна был Михаил Петрович Балашов, с которым я вместе работал по теме «Буран».

Владимир Александрович Пономаренко — авиационный врач по специальности — поистине уникальный человек. Я не знаю другого специалиста из «нелетчиков», который так бы глубоко чувствовал, понимал и любил летчиков, вкладывал столько сил и души в то, чтобы облегчить их жизнь и работу, повысить

безопасность полетов через «человеческий фактор». Я думаю, никто, включая и самих летчиков, не разбирается в вопросах психологии летной деятельности и в эргономике так, как Владимир Александрович. Прямой и смелый в обращении с вышестоящими человек, он тем не менее дослужился до должности начальника своего Института и до звания генерала, но потом все-таки его уволили на пенсию раньше времени за слишком критичное выступление в защиту летчиков в присутствии главкома ВВС. Но он продолжает работу в том же Институте в качестве научного сотрудника.

Исследования подтвердили, что даже при резервном, на случай отказа автоматики, и самом трудном для летчика — ручном заходе по планкам положения натренированный летчик может достаточно надежно выполнять посадки при минимуме погоды 500х50, то есть при 500 метрах видимости и 50 метрах высоты облачности. Другие два метода — директорный и автоматический — обеспечили еще большую надежность.

Несмотря на полученные результаты, установленный еще при старой системе посадки минимум погоды для современных истребителей вначале не изменили. Для большинства боевых самолетов он остался 3х300, а для некоторых — 2,5х250 (2,5 км видимость и 250 м высота облачности), хотя многим летчикам, в том числе и мне, приходилось успешно садиться при более плохих метеоусловиях. Я убежден, что действовавший у нас метеоминимум для посадки был завышенным даже для системы ОСП. Это было вызвано перестраховкой и поддерживалось некоторыми командирами частей ради «спокойной жизни», а то, что это понижало боеспособность нашей авиации, отходило на второй план.

Американские летчики, летающие на истребителях с системой, аналогичной нашим РСБН и «Катету», имели право садиться при высоте облачности вплоть до 30 метров и видимости 400 метров. Фактически наша система тоже позволяла подготовленному летчику при автоматическом или директорном управлении садиться при таком минимуме, но, имея в виду возможный отказ автоматики, мы не предлагали устанавливать минимум ниже 50 метров.

Однако для снижения метеоминимума необходимо было преодолеть психологический барьер как летчиков, так и руководства. Я решил, что пример должны подать испытатели и написал проект приказа главкома, разрешающий подготовленным летчикам-испытателям Института летать при пониженном метеоминимуме. Показав его Гайдаенко, я поехал в конце 1977 года в Москву в Управление боевой подготовки ВВС. Там меня

поддержали, подредактировали приказ по своим канонам, и вскоре он был подписан главкомом. Приказом предписывалось списком определить летчиков, которым разрешается летать при минимуме погоды на посадке 1х100. Это были менее сложные условия, чем мы предлагали, но все-таки шаг вперед.

Полеты в соответствии с этим приказом выполнялись уже после моего ухода из Института, но, приезжая туда, я беседовал с летчиками, в частности с моими друзьями Бежевцом и Стоговым, которые подтвердили возможность распространения этого минимума на строевые части. Они летали даже при более низкой высоте облаков, а Бежевцу однажды пришлось зайти на посадку при облачности ниже 50 метров.

В этой связи приходится вспомнить и трагическую историю. На аэродроме ПВО в Клину под Москвой выполняли тренировочные полеты на самолетах Су-15 летчики дивизии и инспекторы ПВО. Когда в воздухе было пять самолетов, аэродром закрыло снегопадом с моросью. Видимость была очень малой. Самолет Су-15 снабжен бортовой системой РСБН, однако наземная система «Катет» на аэродроме еще не была развернута. Летчики заходили на посадку по системе ОСП, но погода для этого была слишком плохая, особенно для Су-15, имеющего большую посадочную скорость. Один за другим, в течение 17 минут, три самолета разбились на посадке, летчики — командир дивизии генерал В. Ф. Кадышев, подполковник А. И. Фомин и еще один летчик — погибли. Только двое — летчики-инспекторы Ю. Н. Беликов и Г. Н. Сафронов, которые до этого ознакомились с современными системами у нас в Институте, включив автопилот, помогающий в выдерживании траектории, сумели благополучно приземлиться. Как обидно! Была бы использована система автоматического захода, которой оборудован этот самолет, и люди были бы живы!

В конце 70-х годов вопрос снижения метеоминимума был поднят «на высоту». Министр обороны Д. Ф. Устинов, будучи в ГДР, посетил штаб 16-й воздушной армии. Погода была плохая, и полеты отменили. Но по экранам наземных радиолокаторов было видно, что в ФРГ с военных аэродромов американцев недалеко от границы летают самолеты. Министр стал возмущаться — почему они летают, а мы нет? Потом в Москве вопрос «раскрутили», стали срочно принимать меры — тренировать летчиков и понижать минимум.

В этот же период руководство ЛИИ решило представить успешно законченную работу «Заход-73» по исследованиям возможности посадки самолетов-истребителей при пониженном минимуме погоды на соискание Государственной премии. В

список включили руководителей работы, нескольких инженеров и летчиков как из ЛИИ, так и от нас, в том числе и меня. Трижды представлялась эта работа в комитет по премиям и трижды не проходила на самой последней инстанции, видимо из-за критики министра в адрес строевых частей. Но ведь работа как раз и проводилась для того, чтобы обеспечить полеты авиации в плохую погоду, и сыграла в этом значительную роль! Не наша вина, что ее результаты не были быстро реализованы. Так мы премию и не получили.

Расскажу пару эпизодов с маршалом А. А. Гречко, бывшим министром обороны СССР в 1967–1976 годах, который два или три раза бывал у нас в связи с показами авиационной техники высшему руководству страны. Но однажды был и неожиданный визит. Начальник Института был в отпуске, я оставался за него. Вдруг по ВЧ позвонил сам Гречко! Я в это время был на полетах, к телефону подошел начальник штаба В. Я. Кремлев. Министр сказал ему, что хочет через два дня прилететь к нам, чтобы посмотреть, как идут испытания новых образцов вооружения самолетов.

Мы сразу же сообщили об этом Гайдаенко. Кремлев и я, вместе с другими заместителями, обсудили и доложили предложения прилетевшему в связи с этим на следующий день Гайдаенко. Считая, что министр действительно хочет посмотреть реальные испытания, мы вместе с Гайдаенко решили не устраивать эффектного показа техники в лучших для нее условиях, а продемонстрировать те режимы, которые мы в тот момент проверяли. Увы, это оказалось ошибкой.

В это время на самолете МиГ-23 проводили испытания новой ракеты «воздух — земля» с командной системой наведения. В этой системе летчик, видя полет ракеты по ее трассеру, наводит ее «вручную» на цель с помощью четырехходовой кнопки на ручке управления самолета. При крутых углах пикирования точность попаданий была высокой, но при пологом угле, более вероятном в боевых условиях, даже небольшая ошибка в наведении по углу приводит к большому недолету или перелету на поверхности земли. Этот вариант применения тогда и проверялся. Ракеты, пройдя совсем рядом с башней танка, разорвались в нескольких десятках метров за ним.

Воздушную мишень (радиоуправляемый самолет) другим типом ракеты поразили со второго пуска. Стреляли и другими видами вооружения, и там, конечно, попадания были не стопроцентными, что соответствовало техническим возможностям систем и мало зависело от летчика. Но министр не вдавался в детали и был недоволен результатами.

По его приказанию построили всех участвовавших летчиков, хотя не все из них стреляли. Министр каждого расспрашивал, что он выполнял в воздухе, почему «плохо стрелял» и какой имеет класс. Летчики имели 1-й, а несколько человек 2-й класс. «Надо, чтобы все испытатели имели первый класс», — сказал, обращаясь к нам, Гречко. Мы ему попытались объяснить, что речь идет не о войсковом, а об испытательном классе, при этом даже 3-й испытательный класс предусматривает общую подготовку летчика на уровне 1-го войскового класса.

Когда вечером руководители Института ужинали с министром в маршальском домике, он вдруг, обращаясь почему-то ко мне, спросил: «Вы видели кинофильм о войсковых маневрах «Весна»?» Я ответил, что не видел. «Напрасно. Вот там что ни ракета — то в цель!» У меня чуть не сорвалось с языка, что это ведь в кино! Но я удержался. Сидевший рядом со мной начальник Управления службы вооружения ВВС генерал А. Г. Гудков через некоторое время мне прошептал, что в фильме в основном использованы кадры попаданий ракет и снарядов в цели, снятые в процессе наших испытательных стрельб на полигоне.

О беседе с летчиками стоит еще рассказать. Закончив разговор по делу, Гречко спросил: «Как вы тут живете? Может быть, есть какие-нибудь жалобы или просьбы?» Летчики отвечали, что нет, все в порядке. Министр продолжал настаивать: «Ну все-таки, есть, наверное, какие-нибудь пожелания?» Наконец после третьего или четвертого вопроса подполковник Алексей Балбеков сказал, что в магазинах нет некоторых нужных товаров. «Каких, например?» — «Вот ковер не могу купить». — «Подумаешь, ковер! У меня вот в квартире нет ковра, и ничего, живу», — заявил Гречко. Тогда всегдашний наш борец за справедливость Александр Дмитриевич Иванов (по прозвищу «АД» или «Чапай») добавил, что для покупки костюма приходится ехать в Москву. «Ну, ради костюма можно и съездить!» — сказал Гречко.

Один из летчиков, исполнявший обязанности замполита, решил перевести разговор на политическую тему и спросил, как нам, военным, понимать происходящую разрядку в отношениях с США, должно ли это повлиять на военную политику и на нашу работу. Я думал, что член Политбюро Гречко хотя бы проимитирует доверительность и что-то скажет по существу, а он ответил: «Вы что, газет не читаете? Сами должны понимать!» Я не могу себе даже представить, чтобы мой отец, член «старого» Политбюро, так высокомерно вел бы себя в беседе с «простыми» людьми.

На этом встреча закончилась. В глазах наших летчиков, в большинстве умных, понятливых парней, чутко чувствующих

фальшь, авторитет министра после этой встречи сильно упал.

Присутствовавший при беседе начальник Главного политического управления А. Епишев позже раздул историю с коврами, представив дело так, как будто летчики меркантильны и думают только о приобретении вещей. Как будто бы не сам министр спровоцировал ответы, а потом фактически посмеялся над летчиками. И хотя за ужином министр, вспомнив о Балбекове, сказал, что, наверное, это его «Марьиванна» (в смысле жена) пилит по поводу ковра, тем не менее позже пришло указание перевести Балбекова из Института. Его направили летчиком-испытателем военной приемки на Новосибирский авиационный завод.

Запоминающаяся история произошла и при встрече министра. Когда прилетел Гайдаенко, стали обсуждать, как встречать Гречко. С одной стороны, согласно уставу встречать министра обороны надо с почетным караулом, с другой стороны, визит его как бы рабочий. Но устав не предполагает исключений. Решили срочно привезти почетный караул из Качинского летного училища в Волгограде — своего у нас не было. Перед прилетом министра курсанты успели у нас потренироваться. Караул выстроился напротив места, куда должен был зарулить самолет. На той же линии стояли мы, командование Института, и двое генералов из Москвы, прилетевшие раньше.

Самолет зарулил параллельно нашему строю. Выключили двигатели, подъехал трап, и открылась дверь. Но никто из нее не выходил. Через некоторое время вышел полковник, подбежал к Гайдаенко и передал, что министр требует убрать почетный караул. Пока не уберут, он не выйдет. Курсанты по команде бегом отбежали в сторону, за здание КДП. Наконец вышел Гречко, явно злой. Гайдаенко стал ему докладывать, но он, не дослушав и не подав Ивану Дмитриевичу руки, стал обходить наш строй, здороваясь с каждым за руку. Недавно переведенный к нам И. И. Степаненко стал по всей форме представляться: «Товарищ министр обороны! Начальник политотдела ГНИКИ ВВС полковник Степаненко!» Но Гречко не дождался конца фразы и протянул руку стоящему рядом В. Я. Кремлеву. У меня сохранилась фотография, запечатлевшая этот момент. Я потом шутил, говоря Ивану Ивановичу, что виновата его слишком длинная фамилия.

Но этот эпизод, вернее, поведение Гречко мне очень не понравилось. Представьте себе молодых ребят — курсантов, которых направили встречать министра обороны. Для них это было событие — увидеть Маршала Советского Союза, может быть, раз в жизни! А он не пожелал выйти из самолета, пока они там стоят! Эдакое пренебрежение к людям. Ну, недоволен тем, что

выставили почетный караул (хотя это требование устава), так отругай после встречи Гайдаенко, но при чем же эти ребята? Остался неприятный осадок.

Хочу рассказать об одном случае в марте 1971 года, когда мне в полете впервые было страшно. Часто неавиационные люди, особенно женщины, спрашивают: «А вам не страшно летать?» Мне всегда было неловко отвечать, потому что сказать, что не страшно, звучало бы как бахвальство, однако я действительно никогда не испытывал в полете страха. Бывало, и нередко, что испытывал чувство опасности, заставляющее брать себя в руки, мобилизовывать все свои возможности, силы и внимание, но страха я не ощущал. Однако говорить мне это было неудобно.

Но вот после этого полета, о котором сейчас расскажу, я уже уверенно отвечаю, что да, один раз в полете я испытал страх, и это впервые испытанное ощущение подтвердило, что раньше страха не было.

Полет был на определение характеристик маневренности на малой высоте нового самолета МиГ-21СМТ. Я по заданию выполнял петлю с высоты 1000 м на максимальном режиме работы двигателя без перевода его на малый газ вплоть до выхода в горизонтальный полет (обычно переводят на малый газ, пройдя верхнюю точку). В последней части петли, когда самолет уже выходил из пикирования, я вдруг почувствовал, что он рывком увеличил скорость и «клюнул» вниз, увеличив угол пикирования. Я потянул на себя ручку, но самолет, казалось, не реагировал! Первая мгновенная мысль — отказало управление. Катапультироваться! Но тут же подумал, что скорость очень большая, катапультироваться опасно — поток воздуха покалечит, да и парашют может не успеть раскрыться до земли (высота была уже меньше полутора тысяч метров, а скорость превысила 1000 километров в час). Я убрал газ — все эти мысли заняли, наверное, не более одной секунды — и потянул ручку на себя двумя руками. Тут я почувствовал, что самолет хотя и неохотно, но все же слушается рулей и медленно выходит из пикирования. Напряженная, стрессовая ситуация предельно сузила возможность восприятия информации — я видел только где-то вверху над козырьком кабины размытую линию горизонта, до которой мне надо было успеть «дотянуть» самолет, и больше не мог посмотреть никуда, не мог заставить себя даже взглянуть на высотомер. Я тянул ручку и думал: «Вот сейчас удар! Сейчас удар!» И мне было по-настоящему страшно.

Наконец нос самолета поднялся над горизонтом. Отлегло от сердца, и уже после я почувствовал холодный пот. Прекратил дальнейшее выполнение задания и пошел на посадку. Пришел в

летную комнату летчиков-истребителей, сел в кресло и закрыл глаза, переживая происшедшее. Подошел один из ведущих инженеров и сказал, что готов самолет МиГ-23 для следующего моего запланированного полета — стрельбы реактивными снарядами по наземной цели. Это значит — опять пикирования и земля перед глазами… Наверное, впервые за всю мою летную жизнь на приглашение к полету я ответил: «Подождите, я отдохну с полчаса, приду в себя». Инженер, я думаю, удивился — он не подозревал о происшествии в воздухе.

По записям контрольно-записывающей аппаратуры (КЗА) стало ясно, что самопроизвольно включился форсаж двигателя, отчего скорость резко возросла и стала околозвуковой. При этом намного увеличивается устойчивость самолета, поэтому отклонение стабилизатора, которое было до этого, уже стало недостаточным для вывода из пикирования, и самолет «клюнул» к земле. Теперь требовалось в два-три раза большее отклонение стабилизатора, однако при большой приборной скорости полета автомат загрузки ручки переводит управление на малое плечо, значит, при том же отклонении ручки управления стабилизатор отклоняется на меньший угол. Поэтому и был так замедлен вывод из петли.

На записях КЗА минимальная высота над землей с поправками измерений составляла около 250 метров (а по прибору, без поправок, даже минус 300 метров). При скорости на пикировании около тысячи километров в час 250 метров — это очень немного.

А форсаж включился потому, что из-за большой перегрузки (более шести единиц) прогнулась и сработала тяга, идущая от рычага в кабине летчика к агрегату управления двигателем.

В связи с выводом из пикирования мне хотелось бы рассказать об одной из «катастроф века» — гибели в Париже в 1972 году нашего сверхзвукового пассажирского лайнера Ту-144. Не буду говорить об этом подробно, но есть два или три аспекта, на которые хотел бы обратить внимание. Известно, что первопричиной всего было выполнение непредусмотренной планом «горки» — крутого набора высоты с уменьшением скорости — по примеру демонстрационных полетов иностранных самолетов. На Ту-144 горки никогда не делали. Да и летчик, Михаил Козлов, если и делал горки, то только в молодости, при обучении. Он был летчиком-бомбардировщиком и высшим пилотажем не занимался. Очутившись в непривычном для себя положении, когда на горке носом самолета закрыло линию горизонта, Козлов, очевидно, слишком поспешно и много отдал от себя штурвал.

Самолет Ту-144 бесхвостка, а такие самолеты очень чувствительны к отдаче штурвала от себя (это подтвердила катастрофа летчика-испытателя ЛИИ Виктора Константинова на экспериментальном самолете-бесхвостке МиГ-21, аналоге самолета Ту-144).

Когда Козлов энергично отдал штурвал от себя, самолет резко перешел из угла набора высоты в отвесное пикирование. Затем сработал еще один фактор. Из показанной по ТВ видеосъемки видно, что вывод из пикирования начался с задержкой в две или даже три секунды. Считают, что своевременному выводу могла помешать видеокамера, которая могла выпасть из рук сидевшего между летчиками Владимира Бендерова и попасть в пространство между креслом летчика и колонкой штурвала. Возможно. Но мне кажется, более вероятно другое. При резком переходе в пикирование создалась отрицательная перегрузка, и если, как говорили, летчик не был пристегнут ремнями (или слабо притянут), она должна была выбросить его из кресла вверх и вперед. Тогда он невольно оперся бы о штурвал, еще больше отклоняя его вперед, вместо того чтобы тянуть на себя. Даже при возможной помощи второго летчика понадобилось время, чтобы сесть обратно в кресло и потянуть штурвал на себя. Может быть, как раз этих полутора или двух секунд и не хватило, чтобы вывести самолет.

И, наконец, еще один фактор. Когда пикируешь отвесно к земле, то даже летчику-истребителю она кажется ближе, чем есть на самом деле, а Михаилу Козлову, который впервые видел ее из такого положения самолета, тем более. Он резко взял штурвал на себя, самолет вышел на перегрузку, на которую не был рассчитан, и консоли крыла отломились. Если бы летчик выводил более плавно, на пределе допустимой перегрузки, может быть, он и успел бы вывести, хотя по кадрам съемки видно, что земля была уж очень близко.

Глава 27
Расставание с боевыми самолетами

12 июля 1972 года мне исполнялось пятьдесят лет. Задолго до этого дня я думал о том, как отметить круглую дату. Мне хотелось собрать как можно больше коллег, прежде всего летчиков и ведущих инженеров, с которыми проходили в течение многих лет наши испытательные будни, и некоторых других друзей, а также руководителей частей Института. Собирался пригласить и работников промышленности, с которыми мы тесно работали, тех, кто был в это время у нас на испытаниях. Я знал, что приедут поздравлять и представители основных конструкторских бюро.

Однако в то лето возникла эпидемия холеры в Астраханской области. И хотя в Ахтубинске и в нашем гарнизоне случаев холеры не было, карантин распространялся и на нас. Пришлось резко ограничить приезд и ввести строгие меры контроля уезжающих. В пустовавшей по случаю летних каникул школе организовали «обсервацию» — желающих уехать помещали туда на шесть дней, брали анализы и затем, не допуская контакта с другими, отвозили на самолет.

Из-за холеры количество гостей, специально приехавших из Москвы, свелось к минимуму. Но было и другое внешнее обстоятельство. Незадолго до этого в армии началась очередная кампания борьбы с пьянством, появился соответствующий приказ министра обороны. До этого я уже получил согласие генерала И. Д. Гайдаенко и начальника политотдела генерала И. И. Ваганова на то, чтобы устроить ужин для гостей в нашем единственном тогда кафе-столовой, где был большой зал, всегда использовавшийся для подобных мероприятий. И вдруг, буквально за два дня до 12-го, Гайдаенко пригласил меня в кабинет, где я застал и Ваганова. Иван Дмитриевич несколько смущенно сказал, ссылаясь на приказ главкома ВВС, что не может разрешить проведение товарищеского ужина в гарнизонном кафе. Я ужасно расстроился и заявил, что сам позвоню маршалу Кутахову, но Гайдаенко отсоветовал: «Еще хуже будет».

Я был в отчаянии. Вечером зашел в финский домик на Ардагане (бытовавшее название окраинного района нашего городка), в котором жили летчики и ведущие инженеры ОКБ имени Микояна, в том числе и Ваня, который был в тот период техническим руководителем испытаний самолетов фирмы на нашей базе. И «родственная» фирма меня выручила — они

предложили провести встречу в субботу днем у них. На участке за их домиком у обрыва, спускающегося к протоке Волги, расставили столы, за которыми уместилось больше ста гостей. Пришли как Гайдаенко, так и Ваганов — они не могли допустить «пьянки» в гарнизонном кафе, а здесь можно — не их территория!

А до этого в зале Дома офицеров на официальном собрании с поздравлениями выступали командиры всех частей нашего Института, ракетчики соседнего Капустина Яра и, конечно, представители ОКБ. Было больше шестидесяти памятных адресов от частей Института и предприятий промышленности, работавших по нашей тематике, некоторые из них мне особенно дороги неформальными словами уважения и признательности, и особенно адрес от моих коллег, летчиков-истребителей.

Несмотря на эпидемию, на юбилей прилетела и моя жена Эля, но сыновья приехать не смогли, а дочь незадолго перед этим родила сына. Через несколько дней, будучи в Москве, я по предложению отца устроил на его даче еще одну встречу по случаю моего юбилея для родных и друзей. Отец с видимым удовольствием общался с моими друзьями, особенно летчиками-испытателями, а также с их женами, проявляя свойственную ему галантность.

В его галантности, пожалуй, был один изъян. Когда в доме оказывалась новая женщина или супружеская пара, отец в разговоре вскоре интересовался, есть ли у них дети и сколько. Если отвечали, что один или два, он говорил: «Мало, надо больше!», если же детей не было, он упрекал: «Нехорошо, надо, чтобы были дети». Моя жена ему потом выговаривала: «Анастас Иванович! Как же так можно, а вдруг у них в этом проблема и они сами страдают, что у них нет детей!» Он смущался и соглашался с Элей, но в другой раз, бывало, забывался и опять задавал эти вопросы. Дети были для него в жизни все.

(Попутно вспомню, как я отмечал свое 45-летие. В моей однокомнатной малогабаритной квартире нельзя было одновременно принять много гостей, поэтому я объявил «квартиру открытых дверей» с 12 дня и до 12 ночи. Угощение было, как сейчас говорят, а-ля фуршет, приготовленное гостившей у меня дочерью Ашхен и соседкой Ингой Кочетовой, с которой мы дружим до сих пор. В общей сложности у меня побывало больше шестидесяти человек.)

В 1973 году на совместные государственные испытания в наш Институт была предъявлена новая модификация самолета МиГ-23 — истребитель-бомбардировщик МиГ-23Б.

Правильней было бы называть самолет такого класса штурмовиком, но в середине 50-х годов штурмовую авиацию в

ВВС переименовали в истребительно-бомбардировочную. А когда в это же время прошел испытания довольно удачный бронированный штурмовик Ильюшина Ил-40 (испытывали его у нас В. С. Кипелкин и М. С. Твеленев), его не приняли на вооружение, возможно, и потому, что уже не было штурмовой авиации. Правда, у него выявился и существенный недостаток, с которым столкнулись еще за десять лет до этого на МиГ-9, — стволы его пушек находились вблизи и даже во входе в воздухозаборник, а двигатели с осевым компрессором, очень чувствительные к нарушению воздушного потока, при стрельбе глохли. Все-таки странно, что, проектируя Ил-40, не учли опыта МиГ-9. Но, увы, так бывает.

Подобная проблема с двигателями возникла вскоре и при применении ракетного вооружения, но это отдельная тема.

После самолетов МиГ-15 и МиГ-17 основным самолетом истребительно-бомбардировочной авиации стал Су-7Б и затем его модификация с изменяемой стреловидностью крыла — Су-17.

И вот теперь появился конкурент — МиГ-23Б. Он отличался от «первоисточника» — МиГ-23 — прицельно-навигационной системой (ПрНК) и вооружением, да еще и установленными по бортам кабины броневыми плитами для защиты летчика (был также заменен двигатель Р-29 Туманского на АЛ-21 Люльки). Отсутствие антенны РЛС позволило «срезать» нос, благодаря чему граница обзора вниз составила 17° — больше, чем на любом другом нашем боевом самолете.

МиГ-23Б был первоначальным вариантом, а основным самолетом стал его усовершенствованный образец — МиГ-27. Впервые на таком небольшом самолете применили ПрНК с цифровой вычислительной машиной. Также впервые на МиГ-27 использовали мощную шестиствольную пушку калибра 30 мм. (Блок из шести стволов пушки при стрельбе вращается внутри неподвижного кожуха, так что выстрел производится из очередного подошедшего в боевое положение ствола. Поочередная стрельба из шести стволов позволяет значительно повысить скорострельность без опасности перегревания стволов.)

В носу самолета установили лазерный дальномер для повышения точности стрельбы и бомбометания с пикирования. Так как самолету МиГ-27 не нужна была большая сверхзвуковая скорость в стратосфере, воздухозаборники двигателя сделали нерегулируемыми, что упростило конструкцию. Двигатель снова заменили на Р-29Б. Самолет имел семь точек подвески вооружения.

При испытаниях этих двух машин я был одним из ведущих летчиков и выполнил довольно большую часть полетов (8 полетов

на МиГ-23Б и 27 на МиГ-27). На МиГ-27 я сделал свой последний полет на боевом самолете, перед тем как медкомиссия отстранила меня от полетов на них. Кроме меня, летали В. В. Кондауров, А. Балбеков, Н. Садкин, Г. Скибин, а позже и В. Картавенко (будущий начальник нашего Летно-испытательного центра). Затем появился вариант этого самолета с телевизионной системой наведения ракет — МиГ-27К. Его испытывали А. С. Бежевец, А. Д. Иванов и Н. Садкин (наш «домашний поэт»).

Цифровой вычислитель (компьютер) «Орбита-10» имел два режима работы — прицельный и навигационный. Мне запомнился зачетный полет в автоматическом режиме по ломаному маршруту с выполнением боевой задачи. После взлета на высоте 50 м я включил автопилот, и затем весь полет почти до самой посадки самолет выполнял автоматически (только угол набора высоты и высоту крейсерского полета я задавал автопилоту вручную). Самолет прошел через три поворотных пункта, затем вышел на полигон, снизился с 12 до 5 тысяч метров, автоматически сбросил бомбы в точке с заданными заранее координатами, после чего вышел в район аэродрома, где я включил режим захода на посадку. Самолет выполнил третий и четвертый развороты и снижался по глиссаде планирования на посадку. На высоте около 40 м я отключил автопилот и посадил самолет вручную.

В другом полете выполнялось автоматическое бомбометание с кабрирования. Летя на высоте 200 м, при подходе к цели я совместил перекрестие прицела с намеченным заранее ориентиром — «вынесенной точкой» — и нажал боевую кнопку. Самолет прошел некоторое время по горизонту, затем сам перешел в горку, и после набора высоты, рассчитанной компьютером, автоматически отделились бомбы. Выходить из горки надо было вручную. Я развернулся влево и увидел разрывы моих двух бомб в пределах круга полигона радиусом 50 метров.

Первые полеты со стрельбой по цели из шестиствольной 30-мм пушки также довелось сделать мне, вначале по наземной мишени, а затем и по беспилотному самолету-мишени Ла-17. Запомнился грохот от ее выстрелов и сила отдачи, заметно тормозившая самолет. Мишень развалилась на куски.

В 1973 году на испытаниях появился тяжелый двухместный штурмовик П. О. Сухого — Су-24 или, вернее, фронтовой бомбардировщик. Идея была навеяна американским самолетом F-111. Так же, как и тот самолет, Су-24 имеет крыло изменяемой стреловидности, которое отклоняется назад на большой угол, благодаря чему Су-24 способен летать на сверхзвуке, в том числе и у земли.

Су-24 может нести как ракеты, так и бомбы. Установлены

также и две 30-мм пушки. Его радиолокатор обзора земной поверхности имеет два диапазона, один из которых с высокой разрешающей способностью, позволяющей ночью и через облака обнаруживать такие цели, как танки. Установлен и электронно-оптический визир, увеличивающий дальность визуального обнаружения целей, особенно в условиях дымки. Имеется также система облета земных препятствий при полете на малой высоте.

На американском F-111 применена уникальная система спасения. Два летчика, размещенные, как и на Су-24, рядом, сидят на обычных сиденьях, без парашютов, а при необходимости катапультируется целиком кабина (капсула) и затем опускается на большом парашюте.

Однажды, кажется в 1973 году, такая кабина, в которой катапультировались американские летчики во Вьетнаме, была передана в Советский Союз и привезена в ЛИИ МАП, где ее детально изучили специалисты промышленности и нашего Института. Я тоже провел там несколько часов, осматривая ее. Мне понравилась компоновка и ряд продуманных мелочей, повышающих удобство работы летчика. Однако обеспечение отделения кабины для спасения летчиков связано с увеличением веса и большой сложностью системы разделения капсулы с конструкцией самолета и с его системами.

На штурмовике Су-24 применены индивидуальные катапультируемые кресла летчиков К-36, конструкции Г. И. Северина, хорошо себя в дальнейшем проявившие. Они действовали практически безотказно и спасли немало людей. Государственные совместные испытания самолета Су-24 в ГНИКИ ВВС проводил летчик-испытатель 1-го управления Сталь Лаврентьев. Он выполнил большинство полетов. Ведущим инженером являлся В. Г. Елисеев, а затем Б. Баханский.

29 августа 1973 года Лаврентьев со штурманом М. С. Юровым выполнял полет на бомбометание на полигоне (после этого полета он должен был улететь в Москву для получения знака «Заслуженный летчик-испытатель СССР». Это почетное звание ему было незадолго до этого присвоено). В полете произошел помпаж одного двигателя, Лаврентьев его выключил и сделал заход по трассе полигона на высоте около 1000 м, чтобы освободиться от бомб. В это время начался пожар. Как оказалось, помпаж и пожар произошли из-за обрыва лопатки двигателя. В какой-то момент перегорела тяга управления дифференциальным стабилизатором, золотник бустера ушел в крайнее положение, и половинки стабилизатора отклонились до упора в противоположные стороны (это было четко видно на кадрах съемки кинотеодолитами полигона). Самолет вошел во вращение с большой угловой

скоростью и через несколько секунд врезался в землю. Очевидно, из-за больших нагрузок при вращении экипаж не смог катапультироваться.

В эти минуты я взлетел на МиГ-23 для стрельбы из пушки по наземной цели, находившейся на нашем ближнем полигоне. Успел сделать один заход на стрельбу с пикирования, как вдруг руководитель полетов спросил меня по радио, смогу ли я сейчас сразу сесть. Я ответил, что мне надо сделать еще семь заходов. Но понял, что вопрос задан неспроста. «Случилось что-нибудь?» — спросил я руководителя. «Да», — ответил он коротко. Я быстро зашел на цель, выпустил за одну очередь все снаряды, чтобы не оставлять оружие заряженным, и пошел на посадку.

В те дни я замещал начальника Института, который был в отъезде, — мне обязаны были немедленно доложить о случившемся, и я должен был полететь на место падения самолета. Зарулив на стоянку, я пересел в вертолет, ждавший меня рядом с уже запущенными двигателями, и мы полетели на место катастрофы. Как у нас говорят, «на яму». Не буду детально описывать ужасное зрелище большой воронки, заполненной металлической «требухой» — обломками и разрушенными деталями самолета и более или менее крупными его частями. Тяжко было думать о том, что в этом месиве почти без следа исчезли два еще несколько десятков минут назад здоровых, крепких парня, с которыми только недавно разговаривал. Была слабая надежда, что они катапультировались, но вот нашли один слетевший с ноги ботинок, потом другой, но тоже левый… Сомнений не осталось.

Только я вернулся в кабинет начальника Института и подписал подготовленную шифротелеграмму главнокомандующему о катастрофе, как позвонили из Липецкого центра боевой подготовки, который недавно получил эти новые самолеты для освоения, и сообщили, что у них произошла катастрофа самолета Су-24. Погиб летчик-инструктор, которого готовил и выпускал в первый полет Лаврентьев, поэтому они просят прислать именно его для участия в расследовании. Я пообещал прислать летчика, не назвав фамилии. У меня не повернулся язык сказать им о гибели Лаврентьева.

Причины этих катастроф, происшедших почти одновременно, были совсем разные — в Липецке один из закрылков при их уборке во время ухода на второй круг остался выпущенным, и самолет, из-за асимметрии подъемной силы крыла, завалился в крен, который летчик парировать не смог.

Но на этом чрезвычайные события не кончились. На следующий день, во время разговора с генералом Гайдаенко по

ВЧ, когда я более подробно рассказывал ему о происшествии, по прямой связи позвонил руководитель полетов и сказал: «Рябий взорвался на втором развороте!» Я был вынужден тут же повторить это для Гайдаенко. Но когда я уже положил трубку, РП позвонил снова: «Рябий жив! Катапультировался!»

Это был очень необычный случай. В. К. Рябий вскоре после взлета на МиГ-21 почувствовал, что тяга двигателя падает. На малой скорости он сумел развернуться в обратную сторону, но до ВПП дотянуть не мог. Тяга еще упала, самолет снижался, высота уже была около пятидесяти метров. Рябий собрался садиться на поле перед собой, но дальше по курсу увидел одно из аэродромных строений. Тогда только он потянул держки катапульты, но из-за снижения самолета высоты для раскрытия парашюта уже было недостаточно. Как рассказывал Владимир Кириллович, он, летя с не раскрытым еще парашютом, видел землю на расстоянии нескольких метров перед собой, различая отдельные травинки, и решил, что все кончено. В тот же момент — вспышка при ударе в землю самолета, и Рябий почувствовал рывок от раскрывшегося парашюта. Взрыв обогнавшего его самолета счастливым образом совпал с моментом выхода парашюта из ранца, и взрывная воздушная волна ускорила наполнение купола. (Летчика-испытателя фирмы «МиГ» Анатолия Квочура на Парижском авиасалоне тоже спасла взрывная волна от упавшего самолета МиГ-29 при его катапультировании на предельно малой высоте.)

Здесь нужно пояснить, что современные катапультные кресла спасают летчика при катапультировании с нулевой высоты, но только в случаях, когда самолет идет не по нисходящей траектории. В случае снижения нужен запас высоты, и тем больший, чем круче снижение.

Вернусь к испытаниям Су-24. В дальнейшем на нем много летал полковник Николай Васильевич Рухлядко. В одном из полетов на его самолете крыльевой поворотный пилон с пусковыми «рельсами» для ракет из-за лопнувшей тяги развернулся поперек потока. Самолет стал сильно крениться. Рухлядко решил, прежде чем садиться, проверить на высоте 1000 м поведение самолета на посадочной скорости, при этом он дал команду штурману быть готовым к катапультированию. Валерий Сидоренко спокойно ответил: «Я уже давно готов». Когда Николай уменьшил скорость, уменьшилась и эффективность рулей, и он не мог уже справиться с кренением — самолет завалился и перешел в крутое пикирование. Штурман катапультировался сразу, а Рухлядко, увидев, что самолет пикирует на деревню, отвернул его, насколько мог, в сторону и

катапультировался в последний момент, на предельно малой высоте.

А позже, 15 сентября 1981 года, Коля Рухлядко выполнял полет на определение характеристик Су-24 при одном работающем двигателе. Он летал с выключенным левым двигателем более 30 минут. Когда перед посадкой он стал запускать остановленный двигатель, за его сиденьем прогремел взрыв. Правый летчик Владимир Латков по команде Рухлядко катапультировался, а перед этим он видел, что Рухлядко тоже взялся за держки катапультирования. Однако он остался в самолете и погиб. Как потом выяснилось, в случае длительного полета с выключенным двигателем где-то в системе скапливается топливо, и при попытке запуска двигателя оно взрывается, повреждая катапульту кресла. Это, на мой взгляд, проливает свет на причину произошедшей за несколько лет до этого катастрофы Су-24 на летно-испытательной станции ОКБ с летчиком Кречетовым (штурман тогда тоже катапультировался, а летчик остался в самолете).

Когда происходит катастрофа или с летчиком теряется радиосвязь, полеты на аэродроме прекращаются. Шум взлетающих самолетов слышен в жилом городке, но особенно к нему прислушиваются, чем бы они ни занимались, жены членов экипажей, тех, кто в этот день на полетах. Минутные паузы между взлетами привычны. Но вот пауза длится заметно дольше, чем обычно, и тревога вползает в мысли женщин. Погода испортилась? Нет, погода не изменилась. Наконец слышится звук двигателя, но это вертолет! Что, если это поисково-спасательный?

В такие дни жены летчиков и других летающих больше всего страшатся неожиданного звонка в дверь. На пороге могут оказаться один или два друга и начальник мужа, но без него, и тогда уже все ясно. Пришли сообщить. На этот раз такое пришлось испытать жене Николая Аустме, дочери Инге и сыну Андрею…

(Моя дочь, которая летом часто гостила у меня, сказала мне через много лет, что в дни, когда я летал, она страшилась неожиданных телефонных звонков — она не знала, что следовало опасаться не телефонного, а дверного звонка.)

Жены летчиков и других членов летных экипажей — особая категория женщин — они живут в почти постоянной тревоге перед возможным несчастьем, и это их объединяет. Много раз мне приходилось видеть на похоронах, как жену и детей погибшего окружают и поддерживают именно жены летчиков. Между ними чувствуется какая-то особая общность, ведь их связывает нечто, неведомое другим.

В начале 1974 года я решил принять участие в испытаниях Су-24 и стал его изучать для первого вылета. Руководителем испытаний от ОКБ П. О. Сухого был М. П. Симонов (позже — генеральный конструктор). Через некоторое время мы с Михаилом Петровичем познакомились ближе.

Узнав, что я собираюсь летать на Су-24, Михаил Петрович стал меня отговаривать, упирая на то, что, будучи начальником, я не смогу летать часто, а отрывочные полеты нежелательны. Возможно, он просто беспокоился за меня. Когда он понял, что меня не отговорит, он настоял, чтобы я сделал первые два полета с Николаем Рухлядко — на правом и на левом кресле. Мы летали с Николаем 5 апреля 1974 года. Никаких трудностей в полете я не испытал.

Меня задело, что не дали полететь сразу на левом командирском сиденье самостоятельно на испытательное задание. Но это было продолжением старого спора, двух точек зрения. Я всегда считал, что летчик-испытатель первого класса должен вылетать на новом самолете без провозных полетов, даже если есть самолет этого типа с двойным управлением. Я вылетал без провозных полетов на МиГ-19, на «суховских» от Су-7 до Су-15, на МиГ-23 и МиГ-25 и на некоторых других. Почему же не полететь сразу и на Су-24? Помню, когда мы на Чкаловской, еще в 1954 году, начали осваивать самолет Ил-28, мой летный начальник Л. М. Кувшинов настоял, чтобы каждый, раз есть такая возможность, слетал вначале с инструктором. Я возмущался: ну ладно, я еще молодой испытатель, а Леша Фадеев, например? Он только недавно сделал первый полет на совершенно новом, опытном самолете Як-25 без провозных, а на хорошо известном серийном Ил-28 его не выпускают без полета с инструктором! Я говорил, что надо поддерживать психологическую готовность летчика-испытателя к полетам без провозных. Оба мы остались при своем мнении, и я при нем до сих пор.

В процессе совместных испытаний Су-24 я выполнил 21 полет. Летал на бомбометание с кабрирования в автоматическом режиме, на бомбометание в полете на малой высоте в полуавтоматическом режиме с использованием РЛС, на атаки наземной цели по электронно-оптическому визиру. Были полеты на определение характеристик устойчивости и управляемости. По другой программе сделал несколько полетов с четырьмя макетами ядерных авиабомб, в том числе четыре полета в один день на малой высоте (менее 200 м) на сверхзвуке непрерывно в течение трех минут (для проверки бомб на кинетический нагрев). Самолет с этими бомбами при полном форсаже достигал только числа M = 1,06–1,07 (скорость около 1300 км/ч), но все-таки на

такую скорость у земли способны немногие самолеты. Приходилось летать с известными нашими штурманами-испытателями В. И. Царегородцевым, Н. А. Ивановым, Л. И. Руденко и В. Сидоренко.

Самолет Су-24 мне нравился, особенно на взлете и посадке, где он довольно прост, устойчив и хорошо управляем. Это, в общем, касается и других режимов, кроме трансзвука, а также полета на больших углах атаки при малой стреловидности крыла, где у него возникают поперечные колебания и кренение.

А на трансзвуке (то есть в области перехода скорости от дозвуковой к сверхзвуковой) у Су-24 есть особенность, отличающая его от всех сверхзвуковых самолетов, на которых мне довелось летать. При числе М от 0,98 до 1,03 самолет Су-24, как говорят летчики, «неплотно сидит в воздухе» или — «как на шиле». То и дело возникают легкие рывки по крену и по курсу, так что приходится все время «держать» самолет рулями. При дальнейшем увеличении числа М эти явления в какой-то момент сразу пропадают. Можно предположить, что при близких к скорости звука скоростях на поверхности его широкого фюзеляжа возникают местные скачки уплотнения, нарушающие симметричность обтекания.

Нравилась мне и кабина Су-24. Размещение двух членов экипажа рядом позволило сократить число приборов и тумблеров (не все нужно дублировать) и дало возможность непосредственного контакта летчика и штурмана, что улучшает их взаимодействие и психологическое состояние. Иногда ведь может помочь жест, можно показать на какой-нибудь прибор или на объект вне кабины пальцем или обменяться взглядом.

Штурман на этом самолете работает со сложным навигационным, прицельным и радиооборудованием и обеспечивает эффективную работу летчика. При атаке наземных целей штурман выбирает цель по радиолокатору или оптическому визиру и выдает на прицельный индикатор метку цели, по которой летчик прицеливается и применяет оружие.

Я вспомнил о дискуссии, которая происходила во время макетной комиссии по Су-24. Мы тогда настояли на том, что правый член экипажа должен быть не вторым летчиком, а «чистым» штурманом. Если он по основной специальности будет летчиком (как предлагали представители Управления боевой подготовки ВВС), то всегда будет стремиться «повысить статус» — стать левым летчиком, командиром экипажа, а штурманское и операторское дело будет осваивать постольку-поскольку. Потом он перейдет в летчики, и понадобится снова готовить молодого. Речь в конечном счете шла о том, устанавливать ли на правом

рабочем месте нормальные органы управления самолетом. С одним доводом в пользу наличия управления мы согласились — тогда не нужно делать специального учебно-тренировочного самолета. Сошлись на компромиссе — установили короткую ручку управления, которая не мешала работе штурмана, а рычаги управления двигателями заменили электрическими тумблерами. (Несколько лет назад бывший главный штурман ВВС генерал-лейтенант В. М. Лавский сказал мне, вспомнив эту историю, что мы, настояв на нашей позиции, помогли ему сохранить специальность штурмана во фронтовой авиации, а без нее не было бы и фронтовых бомбардировщиков.)

С этой короткой ручкой управления связан необычный случай. Однажды экипаж строевой части готовился к вылету. На самолете Су-24 управляемый стабилизатор, пока в гидросистеме не появилось давление, под действием силы тяжести наклонен носком вниз, а ручка управления соответственно отклонена полностью на себя. В случае, о котором я рассказываю, отклоненная назад короткая ручка управления зацепилась за кольцевую рукоятку привода катапультирования, чего штурман не заметил. При запуске двигателя летчиком в гидросистеме появилось давление, ручка пошла вперед в нейтральное положение и при этом вытянула привод. Катапульта сработала, и штурман вдруг оказался над самолетом на парашюте и затем благополучно опустился рядом с ним.

Как-то на наш аэродром неожиданно прилетел главком Войск ПВО страны маршал П. Ф. Батицкий. Причиной его приезда к нам, по пути на полигон ПВО Аршалук севернее Астрахани, послужило возникшее у него по чьему-то докладу мнение, что наш Институт, входящий в состав ВВС, недостаточно внимания уделяет авиационной технике, предназначенной для ПВО. Гайдаенко по какой-то причине отсутствовал, и принимать гостя пришлось мне. Павел Федорович начал было на нас «давить», используя свой, известный всей армии прямо-таки громовой от природы голос, но вскоре убедился, что обвинения в наш адрес несправедливы. В своей работе мы совершенно не делали различий в отношении к технике, независимо от того, предназначалась ли она ВВС или другому роду авиации. Надо сказать, что многие от необычайного голоса Батицкого терялись, но я реагировал спокойно, тем более что вины за нами не было.

К моменту отлета Батицкий заметно смягчился, в том числе и лично ко мне, и, прощаясь на аэродроме, пригласил прилететь к ним на полигон: «Посмотришь, как ракеты ПВО «земля — воздух» сбивают цели на предельно малой высоте». На следующий день я прилетел за штурвалом Ил-14 на полигон Аршалук и смотрел

вместе с другими с гостевой трибуны боевые стрельбы. Там я впервые встретился с Александром Васильевичем Потопаловым, старейшим авиационным конструктором, в частности и этих ракет, с которым мне позже довелось работать в НПО «Молния» несколько лет, до его смерти.

В 1973 году летчик-испытатель Вадим Петров был в командировке в Сирии, и там ему летчики рассказали, что в воздушных боях на МиГ-21, уходя от израильских «фантомов» вверх, они доходили до очень малых скоростей, на которых самолеты противника не могли удержаться и сваливались в пикирование, после чего МиГ-21 атаковали их сверху. Сирийцы продемонстрировали Петрову и летчику ОКБ Микояна Борису Орлову этот маневр в полете. У нас решили провести исследование этих режимов. Летали в основном Петров и Казарян, а я сделал на МиГ-21У два полета. В полете с Казаряном вслед за ним выполнял вираж на предельно малой скорости, потом петлю при скорости ввода намного меньшей, чем по инструкции, а при «переваливании» через верхнюю точку она упала почти до нуля. Выполнили также «колокол» — вертикальный подъем самолета до нулевой скорости с последующим падением на хвост. Обычно такие фигуры выполняются только на акробатических спортивных самолетах. С Вадимом Петровым еще летал на штопор для оценки вывода из него с помощью тормозного парашюта. Парашют, предназначенный для уменьшения длины пробега на посадке, при выпуске его в штопоре «дергает» хвост самолета, что способствует уменьшению угла атаки и прекращению самовращения.

Эта работа расширила наши представления о возможностях полета на очень малых скоростях. Собственно, основу этого мы понимали и прежде (я писал об этом в журнале «Авиация и космонавтика», № 1–2 1973 года). Эти возможности основывались на том, что при действии центробежной силы вверх потребная подъемная сила уменьшается (крыло «разгружается») и сваливания в штопор не происходит. Однако официально исследования этих режимов в полете не проводились.

После своего пятидесятилетия я еще больше двух лет продолжал испытывать боевые самолеты, но 30 августа 1974 года оказалось последним днем моих полетов на них. Если бы я тогда от кого-нибудь услышал, что больше не буду летать на истребителях, то возмутился бы, настолько чувствовал себя полным сил и желания летать. В этот день я сделал полет на Су-15ТМ на определение характеристик системы автоматического управления и потом на МиГ-27 — стрелял из 30-мм пушки по самолету-мишени Ла-17. Следующий день был выходной, и мы

нашей обычной компанией играли в теннис.

В этот период теннис у нас в гарнизоне был в расцвете. В прошлые годы мы играли на асфальтовом корте, который построил рядом с домиками фирмы заместитель П. О. Сухого Евгений Алексеевич Иванов, большой любитель этой игры. Потом в парке Дома офицеров мы тоже построили асфальтовую площадку. Но когда начальником Института стал И. Д. Гайдаенко, наступил теннисный бум. Иван Дмитриевич азартный и заводной человек, страстный любитель рыбалки. Работая до этого в Ташкенте, где теннис популярен, он стал и заядлым теннисистом. Играли в теннис и начальник тыла генерал В. Б. Скворцов (в молодости — игрок волейбольной команды ЦСКА), два начальника Управлений — генерал А. А. Манучаров и полковник В. А. Товпик. Ну, конечно, и я, заместитель Гайдаенко. Можно понять, что при таком раскладе у нас все пошло на лад, появились два настоящих глинопесчаных корта около недавно построенного Дворца спорта с бассейном и большим спортивным залом, где мы играли в теннис и зимой. Я привез из Москвы на несколько дней мастера по подготовке покрытия кортов из общества «Шахтер», и они стали не хуже московских. Вскоре сделали освещение, так что можно было играть и в будние дни после работы с весны и до глубокой осени. Появились игроки и среди молодых офицеров, а также из прикомандированных представителей промышленности.

Но я отвлекся. Так вот, после дня полетов, в субботу, мы играли в теннис. У меня в этот день болела мышца спины в области лопатки (что бывало и раньше). Когда, проиграв партию и уступив место другому игроку, я сел на скамейку, спина, казалось, заболела еще больше. Должен признаться в некоторой своей мнительности в отношении здоровья. Подумал, не связано ли это с сердцем, и спросил партнера, нет ли у него валидола, но его не оказалось. Сидевший в качестве зрителя ведущий инженер с фирмы Сухого В. Свиридов сказал: «У меня есть нитроглицерин, это еще лучше». Я усомнился, стоит ли его принимать, но он меня заверил, что принимает даже по две таблетки (он был сердечником). Я положил под язык одну таблетку.

Очнувшись, увидел около себя хлопочущих врача и медсестру. Оказалось, я потерял сознание, и окружающие решили, что у меня инфаркт. По словам сестры, кровяное давление в какой-то момент было 40 на 0! Меня отвезли в госпиталь, где врачи, сняв кардиограмму, сразу успокоили, объяснив, что со здоровыми людьми, впервые принимающими нитроглицерин, такое может случиться из-за резкого расширения сосудов. Никакого инфаркта у меня не было.

Как и любого летчика при каком-либо медицинском осложнении, меня прежде всего волновал вопрос допуска к полетам, но после такого заключения я было успокоился. Однако председатель медицинской комиссии Института заявил, что он не может допустить меня к полетам без прохождения комиссии в Центральном научно-исследовательском авиационном госпитале (ЦНИАГ) в Сокольниках, где летчики со всей страны проходят медицинскую комиссию в случае наличия диагнозов или каких-либо осложнений в здоровье, а перешагнувшие сорокалетний рубеж — ежегодно, независимо от состояния здоровья.

Для меня это было прямо-таки трагедией. Я опасался, что дело не ограничится только потерей времени на прохождение комиссии. На предыдущей ежегодной медкомиссии ко мне уже были «придирки». При проверке на центрифуге при пятикратной перегрузке на кардиограмме выявилось несколько экстрасистол — перебоев в ударах сердца. Отмечалось также повышение кровяного давления при функциональных пробах. В результате мне записали ограничение — полеты с перегрузкой не выше трех единиц. Как бы теперь не добавили еще какого-нибудь ограничения!

Вскоре я приехал в ЦНИАГ для прохождения комиссии. Результаты функциональных проб теперь, насколько я мог судить, не отличались от предыдущих, но я все-таки опасался дополнительных ограничений на мои полеты. После окончания всех проверок меня пригласили на заседание комиссии, и председатель объявил, что они не могут меня допустить к полетам. Я прямо-таки вскричал: «Как, вообще?!» — «Да». Такого решения я не ожидал. Я пытался спорить, но это было бесполезно. Член комиссии, начальник терапевтического отделения Е. А. Федоров молчал и, как мне показалось, не поддерживал принятого решения. Я заявил председателю, что не согласен с решением комиссии и буду звонить главному врачу ВВС генералу Н. М. Рудному. Уговаривал Николая Михайловича, но он сказал, что решения комиссии изменить не имеет права. Тогда я попросил, чтобы комиссия не выносила никакого решения, — я пойду в отпуск, отдохну и потом снова приду на комиссию. К счастью, он согласился, хотя это тоже было вопреки правилам.

Осмысливая все это потом, сопоставляя с некоторыми словами и намеками генерала Гайдаенко, я подумал, что, возможно, председатель комиссии имел неофициальное указание меня списать. В последнее время чувствовал желание главкома П. С. Кутахова меня убрать из Института (да и Гайдаенко на это намекал), а списание с летной работы могло это облегчить.

Вспомнил, как несколько лет назад, когда я проходил

ежегодную комиссию в одно время с генералом В. А. Луцким, моим товарищем по 32-му гвардейскому полку, Евгений Алексеевич Федоров, с которым многие летчики, и я в том числе, были в товарищеских отношениях, пригласил меня в свой кабинет и сказал: «Скажите, Степан Анастасович, ну что мне делать? Луцкий — здоровый человек, нормально проходит комиссию, а главком Кутахов дал мне указание списать его с летной работы!» Так был уволен в отставку прекрасный, грамотный летчик и выдающийся командир.

Так что я особо благодарен Николаю Михайловичу Рудному, который сумел смягчить мою беду, возможно, вопреки желанию главкома. Я не знаю, как это ему удалось.

Отгуляв отпуск, в том числе в санатории в Кисловодске, я снова пошел на обследование в ЦНИАГ. Опять возникли трудности — у меня заподозрили коронарную недостаточность, тогда ни о каком допуске к полетам нечего было и мечтать. Повезли на специальное обследование в кардиологический центр. К счастью, независимые от военных медики дали заключение, что коронарная недостаточность не обнаружена. В результате меня допустили к полетам на транспортных самолетах с двойным управлением (то есть при наличии второго летчика). Мог я также летать и на вертолетах, хотя там справа обычно сидит штурман. Такие ограничения тоже были ударом — я больше всего любил полеты на боевых одноместных истребителях, — но все-таки это давало возможность поднимать самолет в воздух. Конечно, я уже некоторое время понимал, что скоро с полетами придется расстаться (мне шел тогда 53-й год), но представить это было трудно, а тем более примириться.

Мне пришлось навсегда покинуть кабину боевого самолета, когда я еще совершенно не чувствовал в полетах какого-либо снижения внимания, реакции и летных качеств, был полон сил и уверенности и активно летал. В августе 1974 года я выполнил 24 полета на испытания — как будто зная, что это последний месяц моих полетов на боевых самолетах. Это немало, тем более для меня., так как было много и кабинетной работы. Обычно в месяцы летной погоды — с марта по октябрь — я делал 10–15 испытательных полетов в месяц (не считая перелетов и тренировочных полетов).

Хочу привести перечень испытательных полетов за этот последний август по моей летной книжке. Одиннадцать полетов на МиГ-27, в том числе на бомбометания в горизонтальном полете, с кабрирования и на малой высоте, маршрутный полет в автоматическом режиме с бомбометанием и автоматическим заходом на посадку, на стрельбу из шестиствольной пушки по

мишени Ла-17. Шесть полетов на МиГ-21У под шторкой до высоты 60 метров при исследованиях с целью снижения минимума погоды для захода на посадку. Один полет на МиГ-21ПФМ на атаки воздушной цели с применением нового прицела АСП-ПФЦ с целеуказанием для головок ракет. Три полета на Су-15ТМ — на атаки воздушной цели с РЛС, на определение характеристик системы автоматического управления в режиме приведения к горизонту и при заходе на посадку. Три полета на Су-24 — на бомбометание и на определение характеристик навигационной системы.

Еще упомяну 26 апреля того же года. Этот день памятен тем, что я сделал четыре полета подряд на Су-24 и потом еще один — на МиГ-27. Нагрузка немалая и для молодого летчика.

Может быть, здесь будет к месту упомянуть, что я летал в качестве летчика на 102 типах самолетов (включая модификации) и за 37 лет мой налет составил около 3400 часов (из них шесть лет — это учеба в академии, где налет составил всего около 60 часов).

На следующей комиссии, еще через год, возникла проблема в связи с ухудшением слуха. Шепот врача левым ухом я разбирал на расстоянии не шести метров, как требовалось, а чуть больше одного.

Врач хотел меня забраковать, но я возразил, что в полетах у меня никогда не бывает трудностей в слышимости. Не было случая, чтобы я что-либо переспрашивал. Я предложил проверить мой слух в наушниках, как это и бывает на самолете. Проверили, и оказалось, что слух в пределах нормы — видимо, помогала костная проводимость, да и диапазон частот наушников, очевидно, более подходящий для меня. Комиссию я прошел с тем же заключением, что и раньше. (Позже, уже после перехода в Москву, известный хирург Никитина сделала мне операцию в левом ухе в связи с его склерозом. Левым ухом я стал слышать хорошо, но слух на правое ухо постепенно ухудшался, и левое тоже потом немного сдало. Это, конечно, отдаленный результат частого воздействия сильнейших шумов реактивного двигателя — одно из профессиональных заболеваний летного и, особенно, технического состава.)

На транспортных самолетах я летал и прежде. Часто по делам службы приходилось летать в Москву или Феодосию, где было наше 3-е управление, или еще куда-нибудь. Иногда я просто садился на командирское кресло вместо летчика, но обычно официально оформлялся, как командир экипажа. Это чаще всего были Ил-14, Ан-24 и Ан-26, а иногда Ту-124 и Ту-134. Несколько полетов было на АН-10, АН-12 и Ту-154. Уже после своего юбилея

я сделал шестнадцать полетов на Ту-104 (а всего у меня на нем около тридцати) и два полета на бомбардировщике Ту-16 (впервые я летал на нем еще в 50-х годах).

А теперь транспортные полеты стали у меня основными. Испытательных было совсем мало, так как такие самолеты испытывались в Чкаловской. Нельзя было летать там на испытания наскоком, прилетая на пару дней, надо было влиться в их испытательную работу, но я не мог надолго отрываться от дел в Ахтубинске.

В 1975 году удалось сделать несколько испытательных полетов с командирского места на Ил-76, прилетевшем в Ахтубинск из Чкаловской. В частности, мы летали над Каспийским морем на бреющем полете, ниже возвышенного берега, чтобы определить возможности радиолокационного оборудования в этих условиях. Потом на Ту-134 в Ахтубинске я выполнил больше десяти ночных полетов на испытания новой радиолокационной антенны с фазированной решеткой (летали ночью для того, чтобы меньше было помех от других самолетов).

Из полетов на транспортных самолетах хочу вспомнить один взлет на Ил-14. Как-то, еще в 1968 году, я прилетел на таком самолете в Крым на аэродром Кировское в связи с заседанием комиссии по базированию самолетов на авианесущих кораблях. С аэродрома Кировское комиссии понадобилось перелететь в Симферополь, и я им предложил свой самолет. В числе пассажиров были два заместителя министра, несколько генералов и первый заместитель главкома ВВС маршал авиации С. И. Руденко. Как назло, был сильный ветер — до 20 метров в секунду — точно поперек бетонной полосы. Что, если при взлете с бетона не хватит рулей справиться с боковым ветром? А точно по направлению ветра, поперек бетонной, была грунтовая взлетная полоса, которая заканчивалась перед высоким лесом. Хотя она была более короткая и неровная, но встречный ветер сократит длину разбега (самолет оторвется на меньшей скорости относительно земли). Принял решение взлетать по грунту. Дал максимальный наддув двигателям. Самолет пробежал часть разбега по грунту, пересек ВПП и опять бежал по неровной полосе, подпрыгивая так, что казалось, будто он готов к отрыву, так и хотелось взять на себя штурвал. Но скорость еще не достигла нужной для отрыва величины, и я не давал самолету отойти. Лес быстро надвигался. Мелькнула мысль — не совершил ли я роковой ошибки, но я ее отбросил — прекратить взлет уже было нельзя. В последний момент, перед самым лесом, взял на себя штурвал, и мы прошли над самыми верхушками деревьев. Не знаю, поняли ли пассажиры, какая опасность нам грозила…

Наконец, я решил освоить и вертолет Ми-8. Раньше пилотировать вертолет мне не доводилось. Я решил обучиться полетам на вертолете в Чкаловской, в 4-м управлении, где они испытывались. Там теперь работал Норик Казарян, который в начале 70-х годов перешел из 1-го управления по семейным обстоятельствам и «придиркам» медиков. Он уже освоил все транспортные самолеты, включая тяжелый АН-124, а также все вертолеты. Кроме того, его, как совсем недавнего истребителя, «пилотажника», использовали для испытаний спортивных, учебных и учебно-тренировочных самолетов: Як-52, Як-55, польской «вилги» и чехословацкого Л-39.

В мае 1975 года после короткой наземной подготовки я полетал с Казаряном, сделав несколько взлетов, зависаний и приземлений, после чего он записал мне в летную книжку допуск к полетам на вертолете. Потом я стал летать в Ахтубинске на вертолетах Ми-8 эскадрильи транспортного полка, которая предназначена в основном для поиска сброшенного и отстрелянного вооружения (как у нас говорят, «изделий») на полях полигона. Я летал в качестве командира вертолета как на тренировку, так и по некоторым заданиям, которые выполняла эскадрилья.

Однажды должна была лететь на вертолете группа от политотдела с шефской помощью в детский дом в поселке Харабали. Я взялся выполнить этот полет, но инкогнито — в комбинезоне без погон, с условием, чтобы там не раскрыли мое звание. Здесь я впервые использовал действительно удивительные по сравнению с самолетом возможности вертолета: подлетел к самому дому, завис, выбрал подходящий пятачок и сел.

Потом вместе с другими вошел в детский дом. Этого впечатления я, наверное, никогда не забуду. Охватило трогательное и в то же время щемящее чувство — такие симпатичные ребята, с радостью встречавшие нас, в большинстве приятные личики и умные глаза — нормальные, хорошие дети. Но знаешь, что они все либо сироты, либо их бросили родители. Душевная боль от сознания этого долго не проходила. У одного мальчика не было трех пальцев кисти: оказывается, отрубила топором мать. Другой ребенок, со сморщенным личиком, напоминал маленького старика — кажется, у него была болезнь Дауна. Дом, конечно, бедный, и наши подарки были кстати. Было приятно то, что, судя по всему, обслуживающий персонал действительно с любовью относится к детям.

Позже, уже в 1977 году, в Ахтубинск из Чкаловской на боевом варианте вертолета — Ми-8МТ с установленным неподвижно для стрельбы вперед пулеметом и ракетными пусковыми

устройствами — прилетел летчик-испытатель вертолетов Всеволод Овчаров. Он предложил мне сделать с ним полет с командирского сиденья на стрельбу с пикирования по наземной цели неуправляемыми ракетами — хорошо знакомое мне дело, однако впервые на вертолете. Это был мой первый и последний испытательный полет на вертолете. (В. В. Овчаров — один из наших самых грамотных летчиков-испытателей вертолетов, инженер и кандидат, а после ухода с летной работы — доктор технических наук.)

В связи с транспортными самолетами вспоминаю интересные полеты на Ту-124Ш (вариант самолета для обучения штурманов) по лазерной системе посадки на аэродроме Безымянка в Куйбышеве (Самаре) еще в апреле 1974 года. Там находилась фирма, руководимая И. А. Бережным, занимавшаяся лазерной техникой. Помимо своих основных объектов, фирма по своей инициативе разработала систему лазерных излучателей для облегчения захода на посадку ночью. Три лазерных луча образовывали, при взгляде летчика с заходящего на посадку самолета, перевернутую букву Т. Если форма буквы была правильной, то есть поперечные планки горизонтальны, а продольная вертикальна, значит, самолет идет точно по посадочной глиссаде. По искажению формы «буквы» можно было судить об отклонении самолета от глиссады. Лучи видны были и со стороны — при подходе к посадочному курсу они представлялись «рельсами», по которым надо планировать на посадку.

По приглашению Бережного первым для облета туда полетел начальник Института Гайдаенко. Через пару дней на этом же самолете Ту-124Ш с экипажем и несколькими специалистами полетел и я. Любивший рекламу и «марафет» Бережной вручил Гайдаенко и мне красивые удостоверения за номерами 1 и 2, подтверждающие, что мы освоили полеты по лазерной курсоглиссадной системе.

Система нам понравилась. Точность захода по ней была существенно выше, чем по радиосистеме, а пилотирование намного проще. Но возможности ее были ограниченны. В облаках как днем, так и ночью лучи не были видны, а при плохой видимости под облаками летчик их начинал видеть ненамного раньше, чем огни посадочной полосы. Можно было увеличить мощность излучения, но тогда была опасность повреждения глаз летчика при попадании в луч на малой дальности.

Командование ВВС не стало заказывать эту систему, когда поняло, что ее придется ставить в качестве дополнительного средства, без возможности как-то упростить существующие

радиосредства обеспечения посадки (хотя она проста и недорога). Она могла бы также очень пригодиться для упрощения захода на посадку на авианесущий корабль.

В августе 1975 года мне пришлось полететь в Алма-Ату с особой миссией. Как я уже упомянул, шла подготовка полигона для испытаний перехватчика МиГ-31. Хотя по номеру этот самолет как будто более новый, чем МиГ-29, но на самом деле он создан раньше и является дальнейшим развитием самолета МиГ-25. Внешне они почти одинаковы, за исключением того, что у МиГ-31 две кабины (для летчика и оператора), у него другая конструкция шасси и еще некоторые конструктивные отличия. Но главное состоит в том, что у него более мощная и современная система вооружения. Радиолокатор имеет большую, чем у МиГ-25, дальность действия и обеспечивает пуск и наведение ракет сразу по нескольким целям, а не по одной, как на других наших самолетах того времени.

Для испытаний такого комплекса требовалось иметь большую, чем была у нас, зону испытаний. Нужно было построить еще один контрольно-измерительный пункт с жилым городком, для чего требовалось «отчуждение» дополнительной территории, то есть выделение ее из земель Казахстана в наше распоряжение. С подготовленным и согласованным решением я полетел, чтобы получить подпись председателя Совмина Казахской ССР. Полетел в качестве командира экипажа на нашем Ту-134Ш. В самолете был только один пассажир — сопровождавший меня с документами инженер 9-го управления С. Ф. Иванов. Проблем в Правительстве не было, документ подписали (имея согласование с ЦК партии, мы в этом не сомневались).

Обратно я решил лететь через Ташкент, где в это время работал мой брат Алексей, командующий ВВС Среднеазиатского военного округа. Алеша был очень хозяйственным и гостеприимным человеком. Он встретил нас на аэродроме с уже подготовленной программой для ознакомления меня и членов экипажа с достопримечательностями Узбекистана. Мы полетели на нашем самолете в Самарканд и Ургенч, захватив еще несколько человек из ВВС округа, включая их жен. Конечно, не очень прилично было использовать служебный самолет для экскурсионной поездки, но я полушутя объявил, что выполняю тренировочные полеты по «Курсу боевой подготовки», предусматривающие посадки на незнакомых аэродромах.

А через день после моего возвращения в Ахтубинск к нам прилетела комиссия из Москвы во главе с известным руководителем военного строительства генерал-лейтенантом К. Вертеловым. В это время на нашем полигоне для испытаний

МиГ-31 на контрольно-измерительных постах строились специальные башни для новейшей оптико-лазерной системы регистрации траектории полета самолета и ракет. Комиссия решила осмотреть строительные площадки, и я, замещавший тогда начальника Института, должен был лететь с ними. Я сам повез их на вертолете. Побывали на трех или четырех точках, где пришлось садиться на неподготовленных площадках, с предварительным зависанием для оценки состояния грунта. При осмотре последней строительной площадки я почувствовал, что заболеваю. Явно поднялась температура, болела и голова. К моменту вылета мне стало еще хуже. Начало слегка мутить. Но что было делать? Второго летчика нет — на правом кресле сидит штурман. Вызывать по радио другой вертолет не хотелось. Я никому ничего не сказал и повез группу домой. С большим напряжением, собрав силы, посадил вертолет. Никто ничего не заметил. Начальник тыла повез всех в столовую. Сели за стол, но через несколько минут я вынужден был признаться, что болен, сил больше нет, и уехал к врачу, а тот меня сразу уложил в госпиталь. Оказалось, что было желудочное отравление (последствие поездки в Среднюю Азию).

Хочу рассказать еще об одних интересных испытаниях. В 1975 году к нам на аэродром привезли американский истребитель F-5E. Он был захвачен в Северной Корее после вынужденной посадки американского летчика.

Главное качество самолета F-5E — простота по сравнению с такими самолетами, например, как F-4 «фантом», напичканный сложными системами. F-5E был меньше по размерам и легче, чем другие истребители. На вооружении ВВС США он не состоял, но его продавали странам третьего мира. В США была, кажется, только одна эскадрилья, предназначенная для того, чтобы в учебных боях американских летчиков-истребителей играть роль противника, то есть советских самолетов типа МиГ-21.

Максимальная скорость и потолок у F-5E тоже меньше, чем у современных истребителей. Он рассчитан на маневренный воздушный бой на малых и средних высотах и, как показали наши испытания, вполне соответствовал этой задаче. Для повышения маневренности, в отличие от известных нам самолетов, на нем использовались закрылки и отклоняемые носки крыла, предназначенные для взлета и посадки.

На F-5E был небольшой, упрощенный радиолокатор, который позволял летчику обнаружить цель и совместить ее с перекрестием прицела, а затем использовался как дальномер. Все приборы летчика были маленького диаметра, но с удобными шкалами и хорошо различимыми делениями. Даже авиагоризонт

был такого же малого диаметра, и это нашим летчикам не понравилось. Зато ночное освещение кабины летчики высоко оценили еще до полетов — в ангаре, в закрытой чехлом кабине. Я тоже посидел в ней. Освещение было ровным и как будто неярким, но позволяло четко видеть шкалы и стрелки приборов, не создавая бликов на остеклении фонаря, мешающих наблюдению внешнего пространства.

F-5E оказался совершенно исправным, и руководством Института было решено провести его испытания, чтобы сравнить его пилотажные качества и летные данные с нашими истребителями. Однако главнокомандующий Кутахов не разделял этих стремлений. С большим трудом генералу Гайдаенко, с помощью заместителя главкома по вооружению Михаила Никитовича Мишука, удалось убедить Кутахова подписать приказ на проведение испытаний.

К моему большому огорчению, я уже не мог принять участие в этих испытаниях в качестве летчика. Первым на американском самолете вылетел А. С. Бежевец. Потом большинство полетов выполнил Николай Стогов. Летали также Владимир Кондауров, Василий Урядов и Александр Попов.

Странно, но F-5E не имел «автомата тормозов» — противогазового устройства, которым снабжались все наши боевые самолеты. Из-за этого один из летчиков однажды «стесал» покрышки — пришлось привезти из Вьетнама новые (у нас шин таких размеров не было).

Пилотажные качества самолета F-5E оказались очень хорошими благодаря небольшой нагрузке на крыло и довольно высокому аэродинамическому качеству, поэтому он энергично разгонялся с малой скорости, а главное — не так быстро терял ее при маневрах с большой перегрузкой. Это давало ему преимущества в сравнительных воздушных боях с МиГ-21бис и МиГ-23 на малых и средних высотах. Однако при повышении высоты боя до 8–12 тысяч метров, где использовались уже околозвуковые и сверхзвуковые скорости, обнаружилось превосходство наших самолетов.

Но в чем безусловно F-5E превосходил отечественные истребители, так это в продолжительности полета. К моменту, когда МиГ-21 уже должен был заканчивать бой из-за малого остатка топлива, на F-5E оставалась еще почти половина запаса. У МиГ-23 продолжительность полета была больше, чем у 21-го, но все же меньше, чем у F-5E. Это объяснялось не столько емкостью баков, сколько экономичностью двигателя и более высоким аэродинамическим качеством при маневрировании.

После испытаний мы написали подробный отчет, его

подписал начальник Института, но командование ВВС, кажется, было не очень им довольно.

Я несколько раз говорил уже о Николае Ильиче Стогове, который испытывал F-5E, и хочу рассказать о его гибели. Стогов был в числе тех летчиков более молодого поколения, с которыми я дружил. Первые годы после моего перехода на работу в Москве я часто приезжал во Владимировку в командировки и тогда встречался с Николаем у него дома, у Рухлядко или у Бежевца. Часто ездил с ним и его женой Галей, с которой я тоже дружил, и с их обожаемой маленькой собачкой Гансиком на речку отдыхать и рыбачить. Коля был заядлый «спиннинговый» рыбак.

В начале февраля 1982 года кто-то из ОКБ имени Микояна мне по телефону сказал, что Стогову присвоили звание Героя Советского Союза (за испытательную работу и с учетом его боевых полетов в Египте). Я позвонил из Москвы ему домой, трубку взяла Галя. Поздравил Колю и ее с таким событием, но она сказала, что им ничего не известно. Очевидно, это ошибка. Но вот 23 февраля мне на работу звонит сам Стогов: «Вот, приехал получать…» — «Что получать?» — «То, с чем вы меня уже поздравляли». Я, с еще большей радостью, поздравил его еще раз. Получив награду, он снова позвонил и пригласил «обмыть» «звездочку». С работы я заехал за Вадимом Петровым, уже работавшим в Москве, и мы все и еще кто-то встретились в ресторане «Молдавский» на Большой Черкизовской. На столе стояло шампанское, любимый напиток Николая. Мы весело отпраздновали событие.

А через два месяца, 28 апреля, Николай Стогов выполнял сравнительно простой полет на самолете МиГ-27. Как показала записывающая аппаратура, с высоты около 5000 м самолет вдруг стал быстро снижаться, при этом никаких действий рулей не происходило. Была попытка летчика передачи по радио, но разобрать ничего не удалось, даже при исследовании записи криминалистами.

А на следующий день я получил поздравительную первомайскую открытку, подписанную Николаем накануне катастрофы…

Очевидно, он потерял сознание, однако предпосылок к этому никаких не было. Стогов находился в хорошей физической форме и следил за ней. Накануне дня полетов он не позволял себе выпить ни одной рюмки, даже своего любимого шампанского. Можно предположить разве, что в самолет попала шаровая молния (это чрезвычайно редко, но случалось). Николай был последним из четырех друзей-»мушкетеров». Похоронили Стогова в парке около символического памятника испытателям. Над

могилой установили его скульптурный портрет работы Фетисова.

Как-то я прилетел на Чкаловскую и встретил там Норика Казаряна, который предложил мне слетать с ним на Л-39, и я охотно согласился. До этого я два раза летал на Л-29, его предшественнике. Один раз — в 1968 году для оценки чехословацкого авиагоризонта нового типа. (Л-29 и Л-39 — это чехословацкие учебно-тренировочные самолеты, переходные к боевым, использовавшиеся для обучения в бывшем СССР, в России и в странах бывшего Варшавского договора.)

А второй полет на Л-29 спустя почти полтора года мне пришлось сделать в Ахтубинске. Об этом стоит рассказать подробнее. У нас там был всего один такой самолет, на котором в задней кабине было оборудование для управления с воздуха посадкой радиоуправляемых самолетов-мишеней. Мишени у нас сажали редко — обычно при испытаниях вооружения их сбивали или «ликвидировали», то есть давали команды на рули, после которых мишень входила в крутую спираль и падала. Но как-то понадобилось выполнить полет мишени с посадкой. В это время не оказалось ни одного летчика, недавно летавшего на Л-29. Один из летчиков авиаполка обеспечения раньше много летал на этом самолете, будучи инструктором в летном училище, однако последний раз около двух лет назад. На самом деле ничего страшного, так как он с тех пор регулярно летал на более сложном МиГ-21. Однако исполнявший тогда обязанности начальника летной службы Института полковник А. Ф. Загорный стал на формальную позицию — требуется проверка каким-нибудь командиром именно на Л-29. Тогда я сказал, что сам проверю его технику пилотирования. Мы слетали, и я подписал в его летной книжке допуск к полетам на самолете Л-29. Ну не смешно ли? Летчику, имеющему на этом самолете более шестисот часов налета, без проверки лететь нельзя, а я, летавший на нем только один раз больше года назад, должен его проверить! Конечно, я смог оценить качество его пилотирования, но, по сути, в этом не было никакой необходимости, хотя со своей точки зрения Загорный был прав — а вдруг бы что-нибудь случилось?

И вот теперь выдалась возможность полетать на более совершенном самолете этого класса — Л-39. Я пилотировал из передней кабины. Попробовал самолет на различных режимах, выполнил фигуры пилотажа, а потом и штопор. Очень было приятно полетать после долгого перерыва на маневренном самолете и пилотировать почти как на истребителе. Л-39 мне понравился, хотя мощности двигателя у него маловато. После полета Норик меня спросил, хочу ли я полетать еще на следующий день. Я, конечно, хотел. «Записать вашу фамилию в

плановую таблицу или так слетаем?» Я подумал, что раз уж я летал, то теперь вопросов не будет и нарушать порядок не стоит. «Запиши в таблицу». Однако на следующий день врач Управления, подписывающий плановую таблицу наряду с командирами, увидев мою фамилию, заявил, что мой медицинский допуск к полетам не предусматривает реактивного учебного пилотажного самолета. Я попытался спорить, но врач согласия не дал. Начальник Управления Сергей Дедух позвонил в Центральный авиационный госпиталь, где выносилось решение комиссии, и спросил, можно ли с таким допуском летать на Л-39. Главный терапевт поинтересовался, о каком летчике речь. «О генерале Микояне». Тут же последовал ответ: нет, с таким медицинским заключением на Л-39 летать нельзя. Так что больше мне полетать на нем не удалось.

Однажды мне, когда я уже не имел права летать на боевых самолетах, довелось «поиграть в летчика», как у нас говорят, когда, посидев в ожидании полета в кабине, приходится по какой-нибудь причине вылезать, не слетав. Наши кинолюбители из Чкаловской снимали фильм по истории Института и попросили меня «изобразить» полет на МиГ-23. Я оделся как для настоящего полета, сел в кабину, застегнул лямки парашюта, запустил двигатель и вырулил. На площадке перед ВПП развернулся и зарулил на стоянку, как бы вернувшись после полета. Когда разворачивался в нескольких метрах от ВПП, очень захотелось вырулить на нее и взлететь, но я удержался, хотя я об этом иногда жалею.

Пришло время рассказать о нашем военном городке в Ахтубинске. Он располагается между селом Владимировка, поселком Ахтуба и селом Петропавловка, известным тем, что к его пристани была проложена вторая в России железная дорога — для вывоза соли, добываемой в озере Баскунчак. В 60-х годах все четыре поселка были объединены в город Ахтубинск.

Тогда же, еще при Финогенове, построили Дворец спорта с бассейном и залом, большой кинотеатр с кондиционированием и телеретранслятор. Хотя и до этого были стадион и Дом офицеров, где показывали фильмы, устраивались выступления самодеятельности и концерты заезжих артистов, но все же новые сооружения качественно изменили культурную жизнь в городке.

В начале 70-х годов у нас открыли филиал Московского авиационного института с вечерним обучением. В нем учились выпускники наших двух средних школ и другие студенты, но также и многие летчики-испытатели, желавшие получить инженерное образование. Ректором вскоре стал приглашенный из Ташкента знакомый Гайдаенко полковник Ю. И. Володин, по

специальности военный строитель. Юрий Иванович, человек с общительным, живым характером, прекрасно играл в теннис и вскоре стал нашим партнером и «внештатным тренером», а также и товарищем.

Вначале военный городок был двухэтажный, потом строились трехэтажные дома. В конце 60-х годов построили первые девятиэтажки, хотя Финогенову это не очень нравилось, но я его уговорил согласиться, так как не хватало свободных участков для расширения городка. Теперь таких домов более двадцати.

Вспоминаю, что, в связи со строительством, мне дважды пришлось быть «ходоком» в Москве. Один раз удалось добиться в Моссовете выделения дефицитного облицовочного кирпича «половинка» для строившегося кинотеатра, а второй раз был у заместителя председателя Госстроя и с трудом добился разрешения сделать один из девятиэтажных домов, предназначенный в основном для летчиков-испытателей и лучших ведущих инженеров, с высотой этажа «от пола до пола» в три метра вместо разрешенных двух метров восьмидесяти сантиметров.

Мы построили также мемориал летчикам-испытателям. Работа была поручена волгоградскому скульптору Виктору Фетисову. Я несколько раз ездил к Фетисову в Волгоград, мы обсуждали многие варианты, и я первым одобрил вариант скульптуры из листовой нержавеющей стали в виде стилизованного «крыла Икара». Я и мой знакомый, офицер нашего Института Г. С. Парменов, позже ездили с Фетисовым на заседание творческой комиссии в Москве, рассматривавшей проект уже почти законченного памятника. Одобрили, хотя и отметили, что опору «крыла» стоило сделать повыше.

За несколько лет до этого в Париже я видел при въезде на аэродром Бурже, где проводился авиасалон, памятник в виде самолетного крыла, стоящего вертикально, как крыло разбившегося самолета. На нем выбита лаконичная надпись: «Летчику-испытателю и его экипажу». Я предложил такую же и для нашего памятника, но решили написать: «Испытателям, не вернувшимся из полета».

Памятник стоит вблизи обрыва, рядом поставлен ряд гранитных стел, камень которых хранит имена летчиков, штурманов, радистов и одного кинооператора, погибших с момента образования объединенного Института. Первой стоит фамилия Виктора Андреева, погибшего в 1962 году, а всего их сейчас более сорока. (Сейчас стали постепенно дописывать и фамилии погибших ранее.)

По просьбе Фетисова я созвонился с поэтом Робертом

Рождественским, и мы пришли к нему домой. Рассказали о памятнике, показали фотографии и попросили сочинить надпись для стел, используя его известные строки «Вспомним всех поименно…». Он позже прислал строфу с этими словами, предпослав им новые:

«Вы в небо ушли, растаяв в далекой облачной мгле.
Память о вас осталась в наших сердцах на земле.
Помним всех поименно, горем помним своим.
Это нужно не мертвым, это надо живым».

Эти слова выбиты на стелах над фамилиями погибших.

Удлиненная площадка, идущая от памятника вдоль обрыва, со временем превратилась в парк, там сделали дорожки и клумбы, посадили цветы и деревья. Он стал местом отдыха и вечерних прогулок жителей городка. По праздникам здесь устраиваются гулянья с фейерверком. Здесь же проводятся торжественные построения, принятие присяги и парады в День Победы 9 мая.

Глава 28
На новой работе

23 февраля 1976 года постановлением правительства в Москве было образовано новое Научно-производственное объединение (НПО) с целью участия в разработке многоразовой космической транспортной системы. В это время в США уже широко шли работы по созданию крылатой космической системы выведения «Спейс Шаттл». Я уже рассказывал о том, что в 60-х годах в ОКБ А. И. Микояна начали создавать космический орбитальный самолет «Спираль». Тогда эта работа не была поддержана министром обороны А. А. Гречко. Стоило теперь появиться подобной теме в США, как она была задана нашей промышленности (так происходило всегда, когда в США начинали заниматься каким-либо новым направлением или проектировать новое военное изделие). Головным стало НПО «Энергия» (фирма С. П. Королева) Министерства общего машиностроения, а новое НПО должно было разработать входящий в систему многоразовый орбитальный корабль.

В этом НПО объединились три фирмы авиационной промышленности: ОКБ «Молния» М. Р. Бисновата, которое создавало ракеты для самолетов-истребителей, ОКБ «Буревестник» А. В. Потопалова, разрабатывавшее ракеты для наземных комплексов ПВО. Обе эти фирмы находились в Москве, на территории Тушинского машиностроительного завода (ТМЗ). Третьим в объединении был Экспериментальный завод В. М. Мясищева на аэродроме в г. Жуковском. Раньше это была Летно-испытательная и доводочная база ОКБ Мясищева, оставленная после ликвидации его ОКБ в 1960 году, так как надо было сохранить авторский надзор за самолетами этого ОКБ, находящимися в строю.

Тушинский машиностроительный завод был определен головным в изготовлении орбитальных кораблей.

Новое НПО унаследовало наименование фирмы «Молния» (и ее орден Красного Знамени), а во главе его стал Глеб Евгеньевич Лозино-Лозинский, который в ОКБ А. И. Микояна был главным конструктором темы «Спираль». В НПО «Молния» перешли многие специалисты, работавшие по этой теме в ОКБ Микояна, в его филиале в г. Дубне, а также в предприятиях-смежниках.

Еще в начале 1977 года Г. Е. Лозино-Лозинский через своего заместителя Геннадия Петровича Дементьева предложил мне перейти в НПО «Молния». Сначала я отказывался, так как хотел

продолжать работать в испытательном институте и летать. Но когда я понял, что следующая медицинская комиссия, очевидно, окончательно отстранит меня от полетов, то дал согласие.

В феврале 1978 года по ходатайству министра авиационной промышленности В. А. Казакова вышло распоряжение Совета Министров, а затем и приказ министра обороны об откомандировании меня в авиационную промышленность с оставлением в кадрах МО. 27 марта был подписан приказ МАП о назначении меня заместителем главного конструктора, а вскоре и генерального директора НПО «Молния», по летным испытаниям.

Здесь для современного читателя требуется пояснение. Еще в довоенное время состоялось постановление Совнаркома о передаче в оборонную промышленность, в целях ее усиления, тысячи военных специалистов (главным образом авиационных) с сохранением их военного статуса. С тех пор так и повелось — «перевести в счет тысячи», хотя количество переведенных в последующие годы, вероятно, значительно превысило это число.

В силу других обстоятельств через три недели после моего ухода из Института перевели в Управление ВВС и начальника Института генерал-полковника И. Д. Гайдаенко. На его место был назначен генерал Леонид Иванович Агурин, начальник нашего филиала в Чкаловской (а до этого он командовал корпусом в дальней авиации). На его место перешел начальник штаба Института генерал В. Я. Кремлев.

Через несколько лет Л. И. Агурин в звании генерал-полковника ушел в отставку, и начальником Института стал строевой генерал Л. И. Козлов, оставивший, в отличие от Гайдаенко и Агурина, неоднозначную память о себе. После него начальником Института стал Юрий Петрович Клишин, много сделавший для жизни Института в новых условиях. Позже генерал-лейтенант Ю. П. Клишин был переведен в Москву на должность заместителя главкома по вооружению. Начальником Института, впервые за полвека, был поставлен летчик-испытатель, выпускник первого набора школы летчиков-испытателей, прошедший все последующие ступени службы в Институте, Валерий Серафимович Картавенко, позже ставший генерал-лейтенантом. Ему досталась трудная доля проводить реорганизацию в связи с резким сокращением численности армии, сильно ударившим по Государственному центру летных испытаний, как теперь называется бывший наш ГНИКИ ВВС. А в 1999 году начальником Института снова, как делалось прежде, поставлен строевой командир, правда, прошедший годичную «практику» в качестве заместителя Картавенко, Юрий Петрович Трегубенков. Он быстро освоился в Институте и стал его

патриотом.

К 35-летнему юбилею Победы мне присвоили звание генерал-лейтенанта авиации (категория моей новой должности в промышленности соответствовала этому званию для прикомандированных из Министерства обороны). Это было для меня полной неожиданностью, но совесть моя спокойна — я мог ожидать присвоения звания генерал-лейтенанта еще тогда, когда в течение шести лет был заместителем генерал-полковника, фактически первым, и по существовавшему порядку должен был иметь ранг только на одну ступень ниже своего начальника.

В 1989 году я написал рапорт об увольнении из кадров МО в отставку, но почему-то уход «последних могикан» — военных в авиационной промышленности — задерживали. Это были, в частности, генеральные конструкторы А. С. Яковлев и Н. Д. Кузнецов, начальник летной службы МАП В. И. Петров, летчики-испытатели генерал-майоры авиации В. С. Ильюшин и В. Г. Мухин и полковник А. А. Щербаков. Уволили меня в отставку лишь в мае 1992 года, в результате я числился в кадрах МО почти 52 года!

Мой отец, по всей видимости, был доволен, что я стал работать в авиационной фирме. Надо сказать, он никогда не противился тому, что я избрал профессию летчика, хотя особенно одобрительно он отнесся к моему поступлению в инженерную академию. Когда я решил стать летчиком-испытателем, он опять не пытался мне помешать, хотя некоторое его беспокойство я все же чувствовал (тем более что и Алексей продолжал летать, но он был строевой командир — тут уж ничего не поделаешь). Помешать мне было очень просто — достаточно ему было только намекнуть главкому ВВС. Только позже, когда он уже был на пенсии, стало заметно его беспокойство за нас, особенно когда мы ему рассказывали о некоторых (не обо всех) наших трагических потерях. Он говорил мне, что пора уже использовать мои технические знания, пойти преподавать или как-то иначе передавать свой опыт другим. Как будто не понимая подоплеки, я ему объяснял, что по характеру моей работы технические знания как раз и используются и я в своей работе помогаю молодым, в том числе и в летном деле. Но я догадывался о его желании, чтобы я перестал летать.

В конце 70-х годов в Академии имени Жуковского создавался учебник для летчиков по аэродинамике и динамике полета маневренных самолетов. Меня и еще двух летчиков-испытателей — А. А. Манучарова и Г. Ф. Бутенко — включили в авторский коллектив этого учебника, руководимый доктором технических наук полковником Н. М. Лысенко. Отец был доволен моим

участием в этой работе.

Еще будучи в ГНИКИ ВВС, я стал готовить кандидатскую диссертацию. Надо сказать, что в процессе испытательной работы в Институте всегда набиралась масса экспериментальных материалов, которые могли стать основой многих диссертационных работ. (У нас был свой ученый совет, имевший право присуждать степень кандидата технических наук.) Было много и инженеров, которые способны были это сделать, но как раз у самых знающих и опытных катастрофически не хватало времени. Испытательной работы всегда наваливалось невпроворот. В связи с наличием плана подготовки научных работников, некоторых инженеров уговаривали, а потом и заставляли готовить диссертации (из летчиков защитились, продолжая летать, в наше время, кажется, только Г. Ф. Бутенко, С. В. Петров и В. В. Овчаров). При этом они были вынуждены меньше заниматься испытательной работой, а на некоторое время и отрываться от нее. Поэтому кандидатов и тем более докторов наук у нас было намного меньше, чем могло бы быть при таком количестве инженеров и богатстве экспериментального материала. Однако в других организациях по нашим материалам написано и защищено немало диссертаций.

Я решился на это дело, когда перестал летать на испытания на боевых самолетах и у меня появилось немного больше времени. Темой выбрал проблему полета самолета-истребителя на больших углах атаки, то есть при энергичном маневрировании в воздушном бою и при пилотаже. С этим связаны важные проблемы, касающиеся как безопасности полета, так и боевой эффективности. Мне довелось участвовать в качестве летчика во многих испытаниях, в которых в той или иной степени изучались или отражались эти вопросы. Все это давало благодатный материал для обобщения и выводов. Еще раньше я опубликовал три статьи на эту тему в журнале «Авиация и космонавтика».

Руководителями моей работы были преподаватели Академии имени Жуковского полковник Николай Михайлович Лысенко и Григорий Флегонтович Сивков, генерал, дважды Герой Советского Союза, начальник кафедры безопасности полета (во время войны — известный летчик-штурмовик). Они, а также заместитель начальника академии генерал С. М. Белоцерковский и уговорили меня заняться диссертацией. Оказывал мне помощь в подборе материалов заместитель начальника 1-го управления Института по научной работе полковник В. М. Семешин. Я работал над диссертацией в своем кабинете вечерами и в субботу. Оформлением диссертации занимался, когда уже перевелся в Москву.

Мой отец обрадовался, когда узнал, что я пишу диссертацию, и, кажется, гордился мной. Хотя тем, что трое его сыновей были профессиональными военными летчиками, он тоже явно гордился. К сожалению, защита диссертации состоялась уже после его смерти.

Отец, на моей памяти, всегда придерживался здорового образа жизни и давал всем нам пример в этом отношении. Он, как я уже рассказывал, не курил и очень мало пил, тем более после смерти Сталина, когда избавился от необходимости ужинать у него ночью с обильной едой и питьем и очень поздно (вернее, рано утром) ложиться спать. Ел он мало, особенно мяса и жирной пищи, больше всего любил сыр, овощи и зелень (всегда нас поправлял, если мы называли ее травой). Отец очень любил природу и стремился как можно больше проводить времени на воздухе. На даче он обычно обедал в саду или на веранде даже в прохладную погоду. Он много гулял, при этом ходил быстро, небольшими, но частыми шагами.

Я помню, как он, когда кто-то из нас или наших жен и детей не приезжал в воскресенье на дачу, с искренним недоумением говорил: «Не могу понять! Как можно торчать в городе, имея такую прекрасную возможность побыть за городом, на природе?» Действительно, мы, очевидно, недостаточно это ценили. Теперь, особенно летом в погожий день, вспоминается, как было удобно и просто тогда поехать на его дачу, не заботясь ни о чем. Отец обижался, когда кто-нибудь пропускал два-три уик-энда. Так, моя жена часто оставалась в Москве и дома редактировала рукописи. Отец говорил, что в воскресенье надо отдыхать, а уж если приспело работать, то почему этим нельзя заниматься на даче? На самом деле ей постоянно требовалась справочная литература, которую невозможно было каждый раз везти с собой. (Своей дачи я так и не завел.)

Еще небольшая бытовая деталь. Отец и мама никогда не увлекались домашними животными, у нас не было ни кошки, ни собаки. Но в начале 60-х годов Ваня привез на дачу маленькую белую собачку, кажется, болонку, Тяпу. Отец вначале не обращал на нее внимания, но она почему-то его особенно полюбила, бегала за ним по пятам, садилась перед ним и смотрела на него. Неожиданно для нас он тоже к ней привязался. Тяпа каким-то образом знала, когда отец должен был приехать с работы, и к этому времени всегда сидела у въездных ворот, дожидаясь его машины, и потом бежала за ней до дома. Чувствовалось, что отцу это приятно, он что-то говорил и даже гладил ее, что было непривычно видеть.

Вскоре после того, как отец перестал быть членом

Политбюро, его переселили с дачи «Зубалово», о которой я рассказывал в начале книги, на другую дачу — в дачном поселке «Горки-10» Хозуправления Совета Министров. Это была именно дача, а не имение, которым фактически являлось «Зубалово». Дом стоял на высоком берегу Москвы-реки, недалеко от края склона, где была беседка, а вниз, к реке, вела деревянная лестница. В дни переселения меня в Москве не было. Потом уже я обнаружил, что некоторые наши личные вещи остались на старой даче, например купленные мной горные лыжи, которые сочли казенными, и моя еще со школьных лет библиотека. Спустя много лет, сын жившего там некоторое время В. Кузнецова, заместителя Брежнева по Верховному Совету, говорил моему сыну, что там есть книги со штампом «Библиотека Степы Микояна».

Вплоть до восьмидесяти лет отец не жаловался на здоровье, хотя, конечно, не все было в порядке. Но даже когда он явно заболевал, на вопрос обычно отвечал, что ничего особенного, немного недомогает. Представляю, каково ему было просить освободить его от поста Председателя Президиума Верховного Совета «по состоянию здоровья» в соответствии с «просьбой» Брежнева! Ему только что исполнилось семьдесят, и он чувствовал себя вполне в порядке. Во всяком случае, несравненно крепче, чем позже достигший такого возраста Брежнев.

Через некоторое время после своего восьмидесятилетия (в 1975 году) отец заметно сдал. Меньше стала ощущаться твердость характера. В октябре 1978 года его положили в больницу 4-го управления Минздрава на Ленинских горах (на Мичуринском проспекте) с простудой. Вскоре ему стало лучше. В это время стояли теплые солнечные дни. Его секретарь, Нина Ивановна, предложила отцу на день уехать на дачу и уговорила врачей: «Он так любит бывать на воздухе!»

На даче она усадила его на солнечной открытой веранде. Но что значит — теплый день в середине октября? Пока греет солнце и нет ветра, действительно тепло. Стоит солнцу скрыться за облаком или подуть ветерку, то легко и просквозиться, особенно к вечеру. В результате отец вернулся в больницу с воспалением легких. Для него, в его возрасте, да еще переболевшего в молодости туберкулезом легких, это было самое опасное. С этого момента все шло на ухудшение. Я пришел к нему за несколько дней до смерти. Он лежал неподвижно, но был в сознании, смотрел на меня и что-то говорил, но ничего нельзя было разобрать (накануне там был мой брат — он еще разбирал слова). Последний раз я был в больнице вместе с моим старшим сыном за день до рокового дня. Отец дышал с помощью аппарата искусственного дыхания. Реакции на наше присутствие и слова не

было заметно, хотя, возможно, он нас и слышал. В пятницу днем у него были мои братья Ваня и Серго, а последней, вечером, у него была моя дочь.

Он умер в субботу, 21 октября 1978 года, за месяц с небольшим до своего восемьдесят третьего дня рождения. Мы знали, что нам придется ждать до вторника, чтобы узнать, какой будет установлен порядок похорон. В таких случаях ничего не делается без решения Политбюро, а оно (или, вернее, Брежнев с Сусловым и Черненко) могло это решить только в понедельник. Даже сообщение о смерти газетами и телевидением не могло быть опубликовано — неизвестно, какие эпитеты следует употребить по отношению к нему, на какой странице «Правды» поместить некролог и какой, с какими подписями, и давать ли фотографию. Это все должно было быть указано «с самого верха». Таков был «порядок».

Но неожиданно в понедельник появилось короткое сообщение о смерти А. И. Микояна. Как потом выяснилось, его пришлось опубликовать, не дожидаясь утверждения некролога в Политбюро, потому что об этом событии передали иностранные радиостанции, работающие на Советский Союз. В сообщении в «Правде» говорилось, что ЦК, Президиум Верховного Совета и Совет Министров «с глубоким прискорбием извещают, что 21 октября 1978 года на 83-м году жизни после тяжелой, продолжительной болезни скончался старейший член КПСС, персональный пенсионер Микоян Анастас Иванович».

Тогда существовала негласная градация эпитетов в официальных сообщениях. Отец, учитывая его жизненный путь и роль в руководстве страной, должен был быть назван «выдающийся (или хотя бы «видный») государственный деятель». Во вторник снова опубликовали сообщение (так, как будто предыдущего не было), поместили и некролог с фотографией. И хотя его подписали все руководители, начиная с Брежнева, что соответствовало «высшему разряду», его назвали «одним из видных государственных и партийных работников» (не деятель, а работник!) — это было уже на два ранга ниже и определило все дальнейшее. Отношение к нему нынешних властей стало ясно из этого и последующих событий.

До конца дня понедельника мы не знали, где будет прощание и похороны, и ничего не могли ответить на многочисленные звонки. Потом нам передали, что прощание будет в Доме ученых на Кропоткинской улице (в печати об этом не сообщили).

Минут за двадцать до начала доступа в Доме ученых неожиданно для нас появились члены Политбюро — Брежнев, Косыгин, Устинов и другие, а также и Подгорный, бывший уже на

пенсии. Они обняли и расцеловали нас, четверых сыновей, постояли несколько минут у гроба и уехали. Я думаю, этот визит не был предусмотрен, но кто-то (возможно, Косыгин) в последний момент предложил поехать. Это дало возможность газетам сообщить, что «в похоронах участвовали руководители Партии и Правительства», и поместить фотографию их у гроба.

Косыгин передал мне конверт с соболезнованием от премьер-министра Японии, а также перечень руководителей всех крупных стран мира и других выдающихся людей, приславших свои соболезнования. Но тексты этих соболезнований нам так до сих пор и не дали. Кто-то на поминках проговорился — «они слишком хвалебные».

Люди шли мимо гроба долго, но не очень плотным потоком. Несколько моих друзей из колонны подошли ко мне и сказали, что милиция на подходе к Дому задерживает проход людей. Я спросил у полковника милиции, руководившего порядком, в чем дело. Он ответил, что специально «разрежают» очередь, чтобы проход не кончился слишком быстро. Он намекал на то, что желающих не очень много. Это оказалось ложью — ряд моих знакомых говорили мне потом, что очередь была очень длинная и густая, но многим так и не удалось пройти, так как вскоре прекратили доступ, а нам сказали, что людей на подходе будто бы больше нет.

Потом мы узнали, что хотели прийти попрощаться послы иностранных государств, но им ответили, что «семья хочет ограничиться только соотечественниками». Однако нас об этом никто не спрашивал.

Главным в решении Политбюро было то, что решили его похоронить не у Кремлевской стены, как многолетнего члена Политбюро и правительства, Председателя Президиума Верховного Совета, а на Новодевичьем кладбище. Потом ходили разговоры, что это было сделано по желанию самого Анастаса Ивановича. Но это не так. Был, правда, однажды дома разговор в связи со смертью бывшего члена Политбюро А. А. Андреева. Мы рассказали отцу, что Андрей Андреевич, говорят, в завещании сам попросил похоронить его не на Красной площади, а на Новодевичьем кладбище. Отец на это заметил: «А что, наверное, так лучше — все-таки на кладбище люди ходят, не то что у Кремлевской стены». Это было единственное его высказывание, и от нас оно никуда не пошло. Хотя мы ощущали обиду из-за такого отношения к человеку, так много сделавшему для страны, но в конце концов были довольны, что прах нашего отца лежит в семейной могиле, рядом с прахом его жены и матери, родителей жены и ее брата, рядом с плитой в память погибшего на войне

сына и недалеко от могилы его любимого брата Артема Ивановича. А с 1986 года там и урна с прахом его сына Алексея.

На Новодевичьем кладбище состоялось прощание. Выступал Председатель Верховного Совета Армении, представители Министерства внешней торговли, пищевой промышленности, а также завода «Красный пролетарий», где отец состоял в парторганизации.

Поминки устроили в зале ресторана Центрального дома Советской Армии. За главным столом, кроме нас, сыновей, сидели руководители Армении, которые в связи с каким-то совещанием оказались в Москве, а также М. С. Смиртюков, много лет работавший с отцом, и Бровиков — заместитель К. У. Черненко, тогда заведующего Общим отделом ЦК. Вел вечер Председатель Президиума Верховного Совета Армении Б. Е. Саркисов. Эти же люди руководили и на кладбище. Создавалось впечатление, что событие стремятся ограничить рамками Армении — в ряде выступлений говорилось о нем как о выдающемся деятеле армянского народа (хотя отец в Армении никогда не работал, а его деятельность на Кавказе — это ничтожная часть всей его работы).

Очень тепло выступали в числе других И. Х. Баграмян, И. С. Козловский, И. Д. Папанин. Именно Иван Дмитриевич обратил, наконец, внимание на тенденцию «армянского уклона» и сказал, что А. И. Микоян выдающийся деятель всего советского народа, а не только армянского.

Под конец от семьи выступал я. Еще до начала ужина Бровиков мне посоветовал, чтобы мы обязательно выразили благодарность Брежневу. Перед тем как я взял слово, кто-то еще из «ответственных», сидевших за нашим столом, шепнул мне, чтобы я не забыл поблагодарить Леонида Ильича — видимо, они чувствовали наше отношение к нему, но по «правилам игры» было необходимо поблагодарить «за заботу». Можно было предположить, что все сказанное дойдет до «верха».

У меня не было желания благодарить Брежнева, но что-то надо было сказать. Я поблагодарил всех пришедших на похороны и всех присутствующих, а затем «Леонида Ильича и Алексея Николаевича за то, что они пришли проститься». Я намеренно назвал и Косыгина, чтобы меньше выделять Брежнева.

Далее я сказал, что Анастас Иванович был выдающимся государственным деятелем, для которого интересы народа и страны всю его жизнь были превыше всего. Он отдавал им себя всего. Как и всякий человек, он имел недостатки, но сейчас я буду говорить о его достоинствах, которых неизмеримо больше. И потом я стал говорить об отце от имени семьи под рефреном —

«мы гордимся»: мы гордимся тем, что наш отец сделал большой вклад в развитие нашей страны, организовав внешнюю и внутреннюю торговлю и руководя созданием пищевой индустрии для улучшения жизни народа; тем, что во время Отечественной войны он успешно руководил снабжением фронта и тыла, внеся большой вклад в Победу; тем, что он выполнял наиболее сложные задачи, связанные с внешней политикой, в частности при разрешении Карибского кризиса; тем, что он был первым соратником Хрущева в разоблачении сталинской диктатуры, был инициатором начала реабилитации жертв террора и сторонником движения страны в сторону большей демократии и открытости. (Я знал, что эта часть выступления не понравится присутствовавшим представителям власти.)

Несколько лет спустя мы установили на могиле памятник Анастасу Ивановичу работы волгоградского скульптора В. Г. Фетисова с участием известного скульптора Ю. Г. Орехова (архитектор — Н. А. Ковальчук).

* * *

В завершение воспоминаний расскажу коротко о корабле «Буран», созданном в основном в НПО «Молния», где я работаю с апреля 1978 года. Коснусь в большей степени тех аспектов его разработки, к которым имел непосредственное отношение.

Специалисты, принимавшие участие в теме «Спираль» и теперь собранные в новом НПО, хотели сделать космический самолет в той же компоновке, как и проектировавшийся раньше. Но генеральный конструктор НПО «Энергия» В. П. Глушко и министры авиационной промышленности и общего машиностроения П. В. Дементьев и С. А. Афанасьев не захотели рисковать и решили взять за основу американский проект корабля, — идти по проторенной дорожке легче. Наши специалисты до сих пор считают, что схема «Спирали» (или «изделия 105»), самолета «с несущим корпусом», более выгодна — она позволяет получить большие внутренние объемы при том же полетном весе и обеспечивает меньший нагрев конструкции при спуске в верхних слоях атмосферы. У такого самолета подъемная сила создается в основном широким и плоским снизу фюзеляжем, а крыло служит главным образом для управления.

НПО «Молния» с участием других организаций авиационной промышленности — смежников было задано разработать планер орбитального корабля, имея в виду корабль, так сказать, в авиационном виде, без систем, используемых только в

орбитальном полете, которые создавались НПО «Энергия» и другими фирмами Министерства общего машиностроения. Однако система управления как для орбитального полета, так и атмосферного создавалась фирмой Н. А. Пилюгина, как и для других космических аппаратов. Система навигации в процессе спуска и система захода на посадку разрабатывалась авиационными предприятиями — ОКБ «Марс» А. С. Сырова и ленинградское ОКБ Г. Н. Громова.

При разработке корабля «Буран» использовалась информация по кораблю «Спейс Шаттл», публиковавшаяся в основном в открытой печати США, при этом многое копировалось, включая его внешнюю и внутреннюю компоновку. В связи с отсутствием на нашем корабле маршевых двигателей обводы хвостовой части были плавными, вследствие чего его аэродинамическое качество получилось несколько выше, чем у «Спейс Шаттла».

Не следует считать, что копировать самолет или космический аппарат легко. Ведь известен, как правило, только внешний вид. А нужно выбрать материалы, разработать конструкцию и программное обеспечение, отработать технологию изготовления. При этом всегда встречаются неожиданные трудности и проблемы. Это все требует большой работы конструкторских бюро и научных институтов, мало отличающейся от работы над оригинальным проектом. Образец подсказывает обычно только направление работы, цель, к которой нужно стремиться.

Однако наш корабль все-таки не копия американского, хотя внешне очень похож. Есть много особенностей в «начинке» корабля, но главное отличие нашей системы в том, что основой ее является мощная ракета «Энергия», к которой крепится орбитальный корабль «Буран», отделяющийся от нее после выхода на орбиту. Как корабль, так и ракета имеют свои самостоятельные системы управления. Ракета после отделения орбитального корабля снижается и гибнет, частично сгорая в атмосфере. Таким образом, в нашей системе спасаемым, то есть многоразовым, является только корабль, а ракета со своей системой управления и мощными и дорогими маршевыми двигателями гибнет. На орбитальном корабле «Буран» установлены только намного менее мощные двигатели орбитального маневрирования и микродвигатели управления пространственной ориентацией.

В американской системе основой, как бы многоразовой ракетой, является сам орбитальный корабль, установленный на большом топливном баке, к которому крепятся дополнительные пороховые ускорители. Все три маршевых двигателя и система управления размещены на корабле и возвращаются вместе с ним

на землю, а ускорители, отработав в первые же минуты после старта, отделяются и опускаются на парашютах в океан, после чего их поднимают на борт корабля для ремонта и последующего использования. Сгорает в атмосфере только топливный бак — самый дешевый элемент системы.

Таким образом, американская система почти полностью многоразовая, за исключением топливного бака, и ее окупаемость намного выше нашей системы. Многоразовость системы «Энергия» — «Буран» весьма относительна.

Основной причиной выбора схемы ракеты-носителя с маршевыми двигателями, я думаю, было то, что Валентин Петрович Глушко решил воспользоваться возможностью создать сверхмощную ракету-носитель, которая могла бы быть использована для выполнения и других задач, независимо от перспектив существования орбитального корабля, разрабатываемого другим ведомством — авиационной промышленностью.

Конечно, создание такой ракеты — это большое техническое достижение — она способна вывести на орбиту грузы весом до ста с лишним тонн. Правда, ракета получилась очень дорогая, много их не построишь, да и грузов таких больших пока не было.

Создание космического корабля «Буран» (так его назвали позже) велось по необычной для авиации технологии. В проекте «Бурана» принята концепция, согласно которой основным является автоматический режим управления без всякого участия летчика. Это определялось еще и тем, что, в соответствии с принятым в космической отрасли правилом для всех пилотируемых кораблей, первые два полета корабля «Буран» в космос должны были быть беспилотными.

Была поставлена задача до реального полета в максимальной степени отработать корабль и его системы и обеспечить их высокую надежность. Создали мощную лабораторную базу, стенды, барокамеры и другие установки как на нашей фирме, так и на многочисленных предприятиях-смежниках и в исследовательских институтах.

В громадных объемах проводилось математическое и полунатурное моделирование, продувки моделей в аэродинамических трубах, вакуумные и тепловакуумные испытания. На нашей фирме был создан пилотажный стенд-тренажер на подвижной платформе, на котором отрабатывались траектории полета, вопросы динамики полета корабля и проводилась подготовка летчиков. Построили также стенд бортового оборудования с реальными системами корабля, в том числе с системой управления, на котором моделировался полет с

работой всех систем (стенд называли «железная птица»). В ЦАГИ тоже создали пилотажный стенд с кабиной на английской подвижной шестистепенной платформе с французской компьютерной системой.

Основой системы управления нашего «Бурана», так же как американского «Шаттла», являлся вычислительный комплекс, состоявший из четырех компьютеров, резервирующих друг друга. Но на корабле «Буран», в отличие от американского, вычислительный комплекс управлял как аэродинамическими рулями корабля, так и абсолютно всеми агрегатами и другими устройствами. Даже стрелки приборов летчиков отклонялись по командам компьютера, получающего информацию от датчиков. В режиме ручного управления летчик должен был использовать привычные ручку управления и педали, но аналоговые сигналы от них шли в компьютер, а из компьютера — цифровые команды на рули.

В том, что система проектировалась как полностью автоматическая, кроется и недостаток. Возможность участия человека в управлении в принципе повышает степень надежности системы. При разумном сочетании возможностей человека с автоматикой можно обеспечить необходимую надежность при меньшей сложности и дороговизне системы, чем при полностью автоматической системе. Существует ряд операций, которые человек осуществляет довольно просто, а их автоматизация приводит к большому усложнению и удорожанию системы. Как-то в американской статье, где было высказано такое же мнение, я прочитал: «Попробуйте представить себе, насколько сложным получится автомат, который потребовалось бы создать, чтобы без участия человека завести автомобиль на стоянку! А человек это делает без затруднений».

Конечно, большинство действий автомат выполняет надежней и точнее человека, но учет человеческих возможностей при проектировании системы управления позволяет сделать ее проще и повысить надежность за счет дублирования летчиком. Не говоря уже о том, что человек должен иметь возможность вмешаться в случае необходимости принятия важного для стратегии управления решения.

Американцы пошли именно по этому пути, а у нас, к сожалению, превалировало мнение работающих в космической промышленности, которые мало знакомы с деятельностью летчиков, не знают возможностей человека и не доверяют им. Но в практике космических полетов известны случаи, когда вмешательство человека в работу автоматической системы спасало ситуацию. Так, например, при выполнении самого

выдающегося в истории технического проекта — высадки астронавтов на Луну американский астронавт Нейл Армстронг, видя, что корабль садится на место с большими неровностями, взял управление на себя и прилунился на более безопасном участке. Так же и в аварийном 13-м полете, когда американцам из-за неисправности пришлось прервать полет к Луне, только разумные действия экипажа (не предусмотренные инструкцией), с некоторой помощью с Земли, позволили благополучно возвратиться на Землю.

Недаром при всех полетах американских орбитальных аппаратов командиром всегда является опытный летчик-испытатель, военный или бывший военный. У нас же, особенно в первые годы, хотя и выбирали командиров из летчиков-истребителей, но основное внимание обращали не на опыт и летную квалификацию, а на молодость и здоровье (пожалуй, еще на сообразительность и, очевидно, на способности). В какой-то мере исключением в смысле квалификации были Владимир Комаров и Павел Беляев.

Начиная с 80-х годов внимание к летным качествам повысилось, и кандидатов в космонавты стали направлять в Центр подготовки летчиков-испытателей нашего Института в Ахтубинске. После выполнения программы им присваивали квалификацию летчика-испытателя 3-го класса. А космонавт Александр Волков принимал участие в летных испытаниях в большей мере и достиг квалификации 2-го класса (он впервые летал на орбиту в 1985 году). Но все-таки тогда в большинстве космонавты имели не тот уровень летной подготовки, что у американских астронавтов — пилотов орбитальных кораблей.

Если не считать Василия Лазарева, летчика-испытателя с относительно небольшим опытом, единственным профессиональным высококвалифицированным летчиком-испытателем, летавшим в космос, вплоть до конца 80-х годов был Георгий Тимофеевич Береговой. (В 1990 году и позже космонавтами стали служившие до этого в нашем Институте летчики-испытатели В. М. Афанасьев, А. П. Арцебарский, Г. М. Манаков, Л. Каденюк, В. И. Токарев. Летала на орбиту также Светлана Савицкая, летчик спортивной авиации и, недолгое время, летчик-испытатель ОКБ Яковлева.)

Береговой уже имел пятнадцатилетний стаж испытательной работы в ГНИКИ ВВС, когда решил перейти в космонавты. В это время он был командиром 1-й испытательной эскадрильи в Управлении, где я был начальником. Я помог ему через руководство ВВС осуществить это желание. (Вспоминаю, как Береговой, когда еще работал у нас, как-то мечтательно сказал:

«Эх, слетать бы километров на 30!» (имея в виду высоту), а ему удалось полетать на 300-километровой высоте!)

Попав в отряд космонавтов, Береговой оказался в довольно сложном положении. Гагарин и Шаталов восприняли его недоброжелательно. Видимо, опасались, что на его фоне иначе будут выглядеть возможности других космонавтов. Гагарин не хотел пускать его в полет. Жора при встрече как-то рассказал мне об этом, и я решился обратиться к главнокомандующему ВВС К. А. Вершинину. Константин Андреевич мне сказал: «Я тоже хочу, чтобы Береговой сделал полет на орбиту, и после этого я его сделаю начальником Центра подготовки космонавтов». Возможно, об этом догадывался и Гагарин.

Во всяком случае, Береговому удалось полететь в космос только после гибели Юрия. Однако полет его прошел не вполне удачно. Ему первому пришлось стыковаться вручную с другим кораблем, и стыковка не удалась. После первой попытки Береговой передал на Землю, что он понял, в чем была ошибка, и уверен, что теперь сможет состыковаться. Но в ЦУПе решили, что после второй попытки может не хватить топлива для тормозного импульса, необходимого для возврата на Землю, и стыковку запретили.

Как нам потом стало известно, условия, в которых космонавт управляет кораблем при стыковке, далеко не оптимальны. Корабль или станцию, с которыми он должен стыковаться, он видит не непосредственно, а на дисплее телекамеры и на оптическом визире. А значит, «картинка» плоская, без стереоскопичности. Хотя на стыковочном агрегате для оценки дальности и угла подхода имеются специальные маркеры, но при непосредственном визуальном наблюдении оценить правильность подхода к стыковочному узлу намного проще и надежнее (именно так управляют кораблем американские астронавты, наблюдающие корабль, с которым стыкуются, непосредственно через иллюминатор). Органы управления нашим кораблем — маленькие рычажки типа джойстика — неудобны для управления, особенно в перчатках скафандра, в которых находятся космонавты при стыковке.

Когда я разговаривал на космодроме с космонавтами Юрием Малышевым и Владимиром Аксеновым сразу после их полета, меня удивило, что, будучи вынужденными из-за отказа автоматики стыковаться вручную, они не могли использовать радиодальномер, который показывал бы дальность и скорость сближения, значительно облегчив стыковку. Но, оказывается, дальномер (который был исправен) работал только в комплексе системы автоматической стыковки, а автономно его включить

было нельзя. С авиационной точки зрения это по меньшей мере странно.

А все дело в том, что отношение к летчикам-космонавтам оказалось совершенно не таким, каким оно сложилось в авиации. Летчики-испытатели самолетов не только могут, но и обязаны оценивать компоновку и оборудование кабины, от которых зависит удобство работы и, в конечном счете, успешность выполнения боевой задачи. Еще при рассмотрении макета самолета и потом на испытаниях они делают замечания и дают свои предложения по изменению расположения приборов, улучшению органов управления и т. п. Надо сказать, что, хотя авиационным конструкторам требования летчиков часто и доставляют трудности, они всегда считаются с их мнением и по возможности выполняют их предложения.

Оказалось, что космонавты практически не имеют голоса в этих вопросах, кроме, может быть, мелких деталей. Известны случаи, когда кто-то пытался добиваться существенных изменений, ему говорили (или намекали): «Не нравится — другой полетит».

(Надо сказать, в ОКБ В. Н. Чаломея, образованном на базе самолетного ОКБ Мясищева, при проектировании орбитальных кораблей замечания космонавтов, как правило, учитывались. Так, на корабле «Алмаз» этого ОКБ орган управления ориентацией, одобренный космонавтами, похож на ручку управления самолетов-истребителей. К сожалению, этот корабль, высоко оцененный военными космонавтами, не был использован в космосе в пилотируемом варианте.)

Береговому с этим смириться, наверное, было трудно. За пятнадцать лет работы летчиком-испытателем он участвовал в рассмотрении десятков кабин самолетов и всегда занимал активную позицию по выставлению требований к промышленности для обеспечения удобства и эффективности работы летчика. А тут все было не так…

Мне довелось несколько раз присутствовать при первом докладе космонавтов о полете сразу после их встречи в Звездном городке. Я считал тогда, что это предварительные доклады, и думал, что в закрытом кругу космонавты докладывают более подробно, с критикой недостатков как техники, так и своих действий. Но оказалось, космонавты не говорят об этом и потом. Это тоже для нас необычно и странно. Летчик-испытатель обязан рассказать обо всем, что в полете происходило, и обо всех особенностях, как положительных, так и отрицательных.

В 80-х годах в целях подготовки к космическим полетам на корабле «Буран» выполнили по полету на орбитальном корабле

«Союз» опытные летчики-испытатели ЛИИ МАП Игорь Волк и Анатолий Левченко. Они смогли прочувствовать полет на околоземную орбиту и приобрести некоторый опыт.

Американский корабль «Спейс Шаттл» первый же полет на орбиту выполнял с экипажем на борту. Все системы и двигатели были отработаны на земле, а управление кораблем на посадке проверили в полетах корабля-аналога. Выполнив уже более 120 полетов на орбиту, американцы еще ни разу не выполняли автоматической посадки — на высоте нескольких сот метров перед посадкой они выключают автоматику и вручную выполняют выравнивание и приземление. При достаточной видимости внешнего пространства и посадочной полосы летчик это делает надежно и без особых трудностей, необходимости в автоматике нет. Другое дело при плохой видимости, например в облаках или в тумане, — тогда без автоматики не обойтись. Но американцы в плохую погоду не садятся, они продляют пребывание на орбите, пережидая непогоду, или садятся на запасной аэродром.

Как я уже упомянул, в соответствии с принятым в космической отрасли нашей страны правилом, полет любого орбитального корабля с экипажем на борту мог выполняться только после двух успешных беспилотных полетов. Следовательно, система управления корабля «Буран» должна была выполнять автоматически все действия вплоть до остановки корабля после посадки. Участие летчика в управлении не предусматривалось. (Позже, по нашему настоянию предусмотрели все-таки резервный ручной режим управления на атмосферном участке полета при возврате корабля.)

Поэтому нашей главной задачей стала отработка автоматической посадки. Для этого создали атмосферный аналог орбитального корабля, называвшийся у нас «Изделие 02» (или «Двойка»). Задачей его испытаний было подтверждение результатов отработки и моделирования систем корабля и, прежде всего, точности и надежности автоматической посадки.

В своих испытаниях корабля «Space shuttle» на заход на посадку и посадку (ALT) американцы сбрасывали его со «спины» самолета «Боинг-747» на высоте 6–8 км, и он в течение 3–5 минут планировал до приземления. Автоматику они включали только на планировании, а посадку делали вручную.

У нас не было тогда самолета, который мог бы поднять «Буран» в полном снаряжении, поэтому решили обеспечить самостоятельный взлет аналога, для чего пришлось установить четыре реактивных двигателя, такого типа, как в самолете-истребителе (два из них были с форсажем.). Это позволило кораблю дольше находиться в воздухе, что пригодилось для

оценки аэродинамических характеристик. Установили топливный бак для двигателей и ввели еще некоторые изменения конструкции.

Два самолета Ту-154 были переоборудованы в летающие лаборатории — Ту-154ЛЛ. Правое пилотское место по компоновке приборов и по органам управления оборудовали аналогично кораблю «Буран». Бортовая вычислительная машина, используя выпуск интерцепторов и реверс тяги двигателей, «портила» аэродинамическое качество самолета, чтобы оно примерно соответствовало «Бурану» (у него аэродинамическое качество — отношение подъемной силы к сопротивлению воздуха — было значительно меньше, чем у Ту-154). Параллельно со штатной системой управления самолета Ту-154 установили систему электродистанционного управления рулями с цифровой вычислительной машиной, аналогичную разработанной для орбитального корабля.

В ЛИИ МАП был сформирован специальный отряд для подготовки к полетам на орбитальном корабле, в который вошло девять летчиков-испытателей. Из ГНИКИ ВВС были выделены военные летчики-испытатели.

Как американский, так и наш орбитальный корабль после схода с орбиты летит, как планер, не используя тягу двигателей, и так же заходит на посадку. Дальность планирования корабля в атмосфере может в некоторых пределах регулироваться раскрытием или складыванием створок раздвоенного руля поворота, которые служат воздушным тормозом, а также путем изменения угла тангажа корабля, что приводит к изменению скорости полета, а значит, и аэродинамического качества.

Еще задолго до испытаний аналога «02» все выделенные летчики выполнили большое количество полетов с посадкой без использования тяги двигателей на планировании (летчики говорят — «без двигателя») на истребителях МиГ-25, а военные летчики — также и на ракетоносце Ту-22. При этом выпуском шасси и воздушного тормоза аэродинамическое качество этих самолетов «подгонялось» под качество «Бурана». Такие тренировочные полеты были необходимы, чтобы летчики прочувствовали особенности посадки без двигателя, при которой самолет планирует с большими углом и скоростью снижения — до 50–60 метров в секунду. Надо сказать, что это довольно трудная задача.

Затем всеми летчиками было выполнено очень много таких же полетов на самолетах-лабораториях Ту-154ЛЛ с системой управления «Бурана». Вначале заходы и посадки выполняли вручную, а потом поэтапно подключали автоматику, пока не

убедились в возможности посадки в полностью автоматическом режиме.

В соответствии с моей должностью я отвечал за техническую подготовку летного состава, за их тренировку на нашем пилотажном стенде и за подготовку заданий на полеты на аналоге «02». В своей работе я опирался на подчиненный мне отдел, входивший в состав отделения. Назову некоторых его сотрудников. Это начальники отделения Борис Петрович Ерохин и Алексей Владимирович Коптев, начальник отдела Анатолий Дмитриевич Мороз, М. К. Поспелов, А. В. Чечин, Ю. А. Борисов, А. К. Новиков, Н. В. Тымко и его жена Люда, Г. В. Завьялов, В. В. Тетянец, Наталья Лапа, Галина Васильевна Трубникова, которая одно время была моим секретарем. Еще назову аэродинамика В. С. Карлина, а также Ю. Г. Мушкарева, с которым мы решали вопросы приборного оборудования и компоновки кабины летчиков. В процессе работы доводилось обсуждать и решать вопросы с очень большим количеством сотрудников нашей фирмы, Тушинского завода и других смежников. К сожалению, я не имею возможности назвать их.

Я входил в состав подготавливаемой группы управления орбитальным полетом в ЦУПе в качестве заместителя руководителя полетом по этапу снижения и посадки орбитального корабля. По этому направлению мне довелось много работать с Павлом Анатольевичем Леховым.

Во время полетов аналога «02» на аэродроме в Жуковском я был руководителем полетов на ПУЛЭ (пункте управления летным экспериментом), куда поступала телеметрическая и телевизионная информация с корабля «Буран» и за дюжиной дисплеев сидели инженеры, контролировавшие работу систем корабля и параметры траектории его полета. Я также утверждал полетные задания и проводил разбор полетов. Связь с экипажем я держал через штурмана (из ЛИИ), сидевшего рядом. Это был либо Геннадий Ерейкин, либо Валерий Корсак. Моим заместителем в ПУЛЭ был А. А. Манучаров.

В процессе испытаний аналога всего выполнили 26 вылетов, из них в семнадцати корабль совершал полностью автоматический полет с высоты 4000 метров до приземления и окончания пробега (и еще столько же было автоматических планирований до высоты 20 метров, так как каждый раз перед заходом с посадкой выполнялась ее имитация). Это, наряду с другими данными, позволило принять решение о выполнении беспилотного орбитального полета корабля «Буран».

На аналоге летал экипаж из двух человек. Первые полеты выполнили командир отряда Игорь Волк и Римас Станкявичюс,

затем Анатолий Левченко и Александр Щукин, а также экипаж от ГНИКИ ВВС — Иван Бачурин и Алексей Бородай.

Летчики-испытатели ЛИИ, входившие в отряд, которым руководил Игорь Петрович Волк, в течение короткого времени после этих полетов понесли трагические потери. В 1988 году, через полгода после своего космического полета, умер от рака Анатолий Семенович Левченко, через неделю разбился при пилотаже на спортивном самолете Александр Владимирович Щукин, а в 1990 году при пилотаже на самолете Су-27 на авиационном празднике в Италии разбился Римантас-Антанас Станкявичюс.

Одной из жизненно важных задач работы по «Бурану» было создание теплозащитного покрытия, обеспечивающего живучесть корабля при входе в атмосферу, когда происходит его интенсивный кинетический нагрев. Это является основной проблемой возвращения космических аппаратов на Землю. При этом теплозащита должна быть как можно более легкой. Была принята теплозащита, аналогичная американской, состоящая из кварцевых плиток, покрывавших большую часть корабля, а также материала типа углерод-углерод на носовом обтекателе и на передних кромках крыльев, которые подвергаются максимальному нагреву. На менее нагреваемых поверхностях в задней части фюзеляжа применили фетровую теплозащиту. В Обнинске был разработан отечественный материал плиток теплозащиты на кварцевой основе, а Тушинский завод и НПО «Молния» создали полностью отечественную технологию их изготовления и наклейки на корпус.

Плитки размером с обычную кафельную плитку, но более толстые и в пять с лишним раз более легкие, чем вода, наклеивались на дюралевую обшивку. Вся поверхность корабля в местах приклейки была обмерена специальными автоматизированными устройствами, и результаты введены в базу данных. Плитки обрабатывались на автоматическом станке по математической программе. Каждая плитка предназначалась для конкретного места на фюзеляже. Должно было быть обеспечено ее плотное прилегание, а на наружной поверхности не имеется уступов между плитками. (После выполнения орбитального полета нашего корабля количество плиток, требовавших замены, оказалось меньшим, чем после полета американского корабля.)

Еще до начала работы по «Бурану» для оценки аэродинамики и характеристик устойчивости и управляемости в орбитальном полете самолета «Спираль» была спроектирована его летающая модель в половинном масштабе — «Бор-3». Тема «Спираль» была

закрыта, но такую модель, названную теперь «Бор-4», решили использовать для испытаний теплозащиты, разработанной для корабля «Буран». Я был назначен по совместительству заместителем главного конструктора по этой теме. Ведущим инженером по модели был В. Ю. Пресс. Изготовили несколько моделей «Бор-4», наклеили на обшивку теплозащитные плитки, такие же, как на «Буране», установили носовой обтекатель из углеродного материала и фетровую теплозащиту на задней части фюзеляжа. Эти работы выполнялись совместно с ЛИИ МАП и с участием Тушинского машиностроительного завода.

Модель «Бор-4» выводилась на орбиту ракетой-носителем с полигона в Капустином Яре, делала один виток, затем снижалась в плотные слои атмосферы. (На этом этапе она проходила над Европой.) После входа в более плотную атмосферу на высоте 30–35 км модель рулями вводилась в штопор, чтобы погасить энергию полета. На высоте 7–8 км выпускался парашют, и модель опускалась на воду.

Работа выполнялась ЛИИ МАП с участием нашей «Молнии» и других организаций. Было запущено четыре модели — первые две приводнялись в Индийский океан к западу от Австралии, а последующие две — в Черное море в районе Севастополя. Для поиска и возвращения моделей Военно-морским флотом направлялась целая флотилия из нескольких кораблей в дополнение к кораблю, на который из воды поднимали модель.

Вместе с председателем комиссии по запускам космонавтом генералом Г. С. Титовым я в качестве его заместителя летал в Капустин Яр, где готовился запуск ракеты с моделью. Ко времени запуска мы перелетали в Евпаторию, возле которой находился военный Пункт управления космическими объектами. Поднятые из воды модели привозили на корабле в Севастополь, и мы с Германом Титовым и начальником отделения ЛИИ МАП Геннадием Владычиным летали туда для их встречи.

Была также создана модель корабля «Буран» в 1/8 натуральной величины в целях оценки аэродинамических характеристик корабля. Пять таких моделей, названных «Бор-5», запускались на суборбитальную траекторию с полигона Капустин Яр. Они садились также на парашюте на сушу на полигоне у озера Балхаш. Я, вместе с другими членами комиссии, летал в Капустин Яр на место запуска и затем в испытательный центр у озера Балхаш.

На фирме я был единственным «летным» лицом в руководстве. Поэтому участвовал в обсуждении вопросов компоновки кабины и в решении всех других задач, связанных с деятельностью летчиков и эргономикой, а также визировал

чертежи, имеющие к этому отношение. В качестве летчика я участвовал в отработке траекторий на пилотажном стенде. В основном этим занимался другой профессиональный летчик — В. Г. Аверьянов, фронтовой Герой Советского Союза, работавший в отделе аэродинамики. Раньше он служил во вспомогательном полку нашего Института в Ахтубинске.

Первый летный экземпляр корабля «Буран» совершил орбитальный полет 15 ноября 1988 года (через двенадцать с половиной лет после создания НПО «Молния»), Полет прошел исключительно удачно, и беспилотный корабль после одного витка орбиты впервые в истории совершил точную автоматическую посадку «по-самолетному» на взлетно-посадочную полосу специально построенного аэродрома на полигоне Байконур, с минимальными отклонениями от расчетной точки касания.

В ЦУПе — Центре управления полетом — в Калининграде под Москвой (ныне город Королев) руководителем полета был космонавт Валерий Рюмин, заместителем — Вадим Кравец, а я был заместителем по этапу снижения и посадки. Составом наших специалистов руководил П. А. Лехов. Многочисленные операторы и мы следили в ЦУПе за работой систем корабля и за полетом по дисплеям, на которые выводилась обширная телеметрическая информация. После того как к кораблю пристроился истребитель сопровождения МиГ-25У с оператором на борту (летчиком был Магомет Толбоев из отряда И. П. Волка), мы могли наблюдать его на большом телевизионном экране. Погода была облачная, и зрителям на Земле корабля не было видно. Несмотря на то что данные телеметрии и радиолокаторов показывали, что он идет правильно, мы очень волновались. Всех охватила необычайная радость, когда вдруг, уже перед самой полосой, точно по курсу, из облаков показался корабль, и еще большая — когда он выполнил выравнивание и классически приземлился.

На Байконуре, в резервном ЦУПе, также бурно радовались находившиеся там руководители предприятий, участвовавшие в создании корабля, и другие гости.

При работе над «Бураном» главным руководителем и организатором был Глеб Евгеньевич Лозино-Лозинский. Хочу назвать и других основных руководителей в НПО «Молния» в период основной работы по этому проекту — Г. П. Дементьева, А. В. Потопалова, Е. А. Самсонова, Я. И. Селецкого, А. Т. Тарасова, Л. П. Воинова, С. Т. Мордовина, Ю. Н. Труфанова, Ю. Д. Блохина, М. П. Балашова, О. А. Члиянца, а также руководителей ЭМЗ — В. М. Мясищева, А. В. Федотова, В. К. Новикова, О. С. Долгих; завода ТМЗ — И. К. Зверева, С. Г. Арутюнова, М. Н. Вострикова;

ЛИИ МАП — В. В. Уткина, А. А. Манучарова, А. Д. Миронова, Г. П. Владычина, А. Кондратьева, В. П. Васина; ОКБ «Марс» — А. С. Сырова и Р. И. Бонка, руководителя ленинградского ВНИИ радиоаппаратуры, которое разрабатывало систему захода на посадку, Г. Н. Громова.

К сожалению, я не имею возможности рассказать о работе в НПО «Молния» более подробно, а главное — упомянуть многих хороших людей и прекрасных конструкторов и инженеров нашей фирмы, а также представителей ряда предприятий-смежников, с которыми мне довелось встречаться и вместе работать. Прошу их простить меня.

Успешное выполнение первого полета не означало, что можно было вскоре запустить второй экземпляр корабля, который должен был выполнить уже несколько витков вокруг Земли. Дело в том, что первый полет делался по ограниченной программе и подготовка была проведена в минимально необходимом для этого объеме. Не были еще готовы математические программы на длительный полет, не успели еще отработать систему открытия и закрытия створок грузового отсека корабля, находящихся сверху фюзеляжа. (Створки на орбите необходимо открывать, чтобы действовали установленные на их внутренней стороне радиаторы охлаждения, без которых системы корабля могут функционировать не более трех-четырех часов. Если же створки не закроются, корабль погибнет при входе в атмосферу из-за проникновения тепла внутрь.)

Не были отработаны также еще ряд систем, без которых можно обойтись в коротком полете, но нельзя в длительном.

Следующей готовой ракеты-носителя «Энергия» тоже еще не было, да и второй экземпляр «Бурана», хотя и перевезенный уже в Байконур, требовал длительных работ, включая обклейку теплозащитными плитками. Так как уже с конца 80-х годов в стране начались финансовые трудности (из-за резкого падения цен на нефть), средств на эти работы стало не хватать. В связи с отказом от политики противостояния с США изменилось и отношение к этой теме. В 1994 году было принято решение о консервации, а потом и об ее закрытии.

Как ни обидно создателям этой исключительно сложной, необычной системы, вложившим душу в работу и решившим массу сложных научных и технических проблем, но, по моему мнению, решение о прекращении работ по теме «Буран» было правильным. Успешная работа над системой «Энергия» — «Буран» — большое достижение наших ученых и инженеров, но стоила она очень дорого и сильно затянулась. Предполагалось, что будет выполнено еще два беспилотных пуска и только потом (когда?) —

вывод корабля на орбиту с экипажем. И чего бы мы достигли? Лучше американцев сделать мы уже не могли, а сделать намного позже и, может быть, хуже не имело смысла. Система очень дорога и окупиться не смогла бы никогда, в основном из-за стоимости одноразовой ракеты «Энергия». А уж в наше теперешнее время работа была бы по денежным затратам совершенно непосильна для страны.

Надо сказать, что в истории отечественной авиации немало печальных для создателей техники случаев закрытия интересных и перспективных проектов. Достаточно вспомнить Ла-250 и «Бурю» Лавочкина, М-50 Мясищева, «Сотку» (Т-4) Сухого. Да и в космической отрасли можно вспомнить Лунную программу и «Алмаз».

В нашем НПО «Молния» еще с 80-х годов параллельно с «Бураном» велась разработка более перспективной, многоразовой авиационно-космической системы (МАКС). В этой системе орбитальный самолет, подобный «спирали», должен стартовать на орбиту со «спины» большого транспортного самолета Ан-225 «мрия». Эта система имеет ряд преимуществ. Во-первых, старт не привязан к космодрому, и запуск может быть выполнен не только в районе Байконура, но и в другом районе, например, в нижних широтах. А это значит, что можно вывести на орбиту больше полезного груза, так как вблизи экватора вращение Земли сильнее помогает запуску, чем в северных широтах. При старте с самолета можно выбрать нужное наклонение орбиты, в то время как при запуске с космодрома оно определяется условием падения первой ступени на специально отведенную территорию. И стоимость выведения на орбиту одного килограмма груза в этой системе, в случае сравнительно большого количества запусков, значительно меньше, чем при выведении одноразовой ракетой, благодаря многоразовой первой ступени — самолету.

Еще более перспективным должен быть многоразовый одноступенчатый орбитальный корабль, возвращающийся на Землю в том же виде, в каком он стартовал, но это дело довольно далекого будущего.

Фирма «Молния», которая вошла в новое Научно-производственное объединение и дала ему свое имя, первые годы после этого продолжала заниматься и своей старой тематикой — созданием ракет «воздух — воздух» для самолетов-истребителей (главным конструктором был Матус Рувимович Бисноват, с которым я был хорошо знаком, но он умер перед самым моим приходом в «Молнию»). В связи с этой тематикой сохранялась и база фирмы в Ахтубинске, где проводились заводские и государственные испытания ракет. Поэтому мне удавалось в

первые годы довольно часто летать в Ахтубинск, что я делал всегда с удовольствием. Приятно было опять побывать в городке, в котором прошло столько лет жизни, где была интересная работа и остались мои товарищи и хорошие знакомые.

Через некоторое время тематику «малых форм» (то есть ракет для самолетов-истребителей) передали от нас в НПО «Вымпел», которое тоже создавало различные самолетные ракеты. Это было, на мой взгляд, ошибкой нашего «генерального», Глеба Евгеньевича Лозино-Лозинского. Когда прекратились работы по «Бурану», фирма осталась почти без тематики, за исключением переделки зенитных ракет ПВО в ракеты-мишени для боевой подготовки войск. «Малые формы» могли бы нас выручить.

Я уже написал о том, что в связи с запусками орбитальной модели «Бор-4» и суборбитальной «Бор-5» мне пришлось довольно много полетать по стране.

Но была еще одна «эпопея». По программе полета «Бурана» предусматривался случай невозможности его посадки на специально построенный в Байконуре аэродром. На этот вариант предусматривались два запасных аэродрома на территории нашей страны. Была создана межведомственная комиссия по выбору этих аэродромов, состоявшая из представителей различных предприятий, с председателем от Министерства обороны. Я в этих комиссиях был заместителем председателя от Минавиапрома. С первой комиссией, когда председателем был Павел Попович, мы летали на Камчатку для оценки аэродрома Елизово в Петропавловске-на-Камчатке. Заместителем от фирмы Королева был старейший авиационный и ракетный конструктор Павел Владимирович Цыбин. Со второй комиссией, в которой председателем был Герман Титов, мы летали в Хабаровск и Владивосток.

Была еще одна межведомственная комиссия, в которой я был председателем. Мы обследовали аэродромы ГВФ в Джезказгане, на Балхаше, в Барнауле и Братске. Так что довелось полетать по стране и повидать много нового.

Для перевозки «Бурана», после его посадки на запасные аэродромы, Олегу Константиновичу Антонову была задана разработка модификации грузового самолета АН-124. К четырем двигателям добавили еще два, увеличив при этом размах крыла. Хвостовое оперение сделали двухкилевым, чтобы установленный сверху самолета «Буран» не затенял киль, стоящий по оси самолета. В результате получился самый грузоподъемный в мире самолет — Ан-225, — который может перевозить более двухсот тонн груза. Построен был один такой самолет (на втором работы законсервированы при его готовности на 80 %). Первый Ан-225

сейчас летает и пользуется большим спросом в мире для перевозки тяжелых и больших грузов.

В начале 90-х годов на нашем предприятии разработали легкий шестиместный самолет с поршневым мотором М-14 — «Молния-1». Первый экземпляр был построен на нашем опытном заводе, но потерпел аварию и не восстанавливался. На серийном заводе в Самаре построили два экземпляра и сделали заготовки еще на 15 самолетов. Самолет оригинальной компоновки, «триплан», то есть имеющий три несущих поверхности — крыло, хвостовой стабилизатор и переднее крыло (меньшей площади). Глеб Евгеньевич Лозино-Лозинский был убежден, что такая схема дает существенные преимущества — увеличивается аэродинамическое качество благодаря дополнительной несущей поверхности и уменьшению потерь на балансировку, самолет не сваливается в штопор. (На самом деле самолет не сваливается на крыло, но при срыве потока с переднего стабилизатора он сваливается на нос и проваливается на несколько десятков метров.) В теории все так, но практически наш самолет этих преимуществ не показал. Предварительная сертификационная комиссия от НИИ ГВФ записала в акт многие недостатки, требующие устранения. (Еще в процессе постройки я высказывал генеральному конструктору мои личные замечания, а также замечания инженеров подчиненного мне отдела, но наше мнение не было учтено. Однако почти все наши замечания потом совпали с выводами комиссии.) Позже была разработана документация на устранение отмеченных недостатков. Внедрить изменения можно было только на следующих экземплярах самолета, которые мог изготовить Самарский завод, но денег на это уже не было. Два построенных самолета довольно много летали (летчики Николай Генералов, Виктор Заболоцкий и Ильдус Кирамов). Даже пролетели через всю Европу на авиасалон в Париж и обратно. Но надежд, что появится заказчик на самолет с деньгами, не было и нет.

В последние годы наше НПО «Молния» фактически не имеет тематики и перспектив ее появления. Выполняются отдельные разработки, не делающие погоды. Сократили или отдали на другое предприятие много работников. Полностью сменилось руководство, и что теперь нас ждет, никто не знает. Я давно уже мог бы уйти на отдых, но не хочется отрываться от коллектива, хотя и поредевшего. Теоретически я — «главный специалист по летным испытаниям», но практически почти ничего в этом плане у нас нет. Я занимаюсь тем, что читаю английские и американские авиационные журналы, пишу аннотации к статьям, представляющим интерес, и вклеиваю их в журналы для

библиотеки.

Эпилог

Буквально на следующий же день после смерти моего отца в октябре 1978 года мы были лишены права приезжать на дачу, которая была ему предоставлена после выхода их состава Политбюро. Однако нам, сыновьям, разрешили на три летних месяца снимать квартиру в домиках пансионата «Лесные дали». Я проводил там обычно субботы и воскресенья со своим внуком Аликом, которому в 1979 году исполнилось семь лет. На неделе бывали там также моя жена Эля и дочь Ашхен, мать Алика. Позже с нами иногда был и другой мой внук — Дима. Я приезжал иногда туда и прямо с работы, а утром уезжал на фирму.

19 августа 1991 года, в понедельник, я выехал из пансионата на машине и, как обычно, включил радио. Вначале я подумал, что читают какой-то рассказ, где говорится о болезни какого-то президента. Но, услышав фамилию Горбачев, я с тревогой стал слушать дальше. Меня охватило ужасное ощущение беды, трагедии. Фамилия Горбачева тогда у меня ассоциировалась с радостными демократическими преобразованиями, с новым курсом нашей страны. Я вспоминал, с каким, можно сказать, упоением мы с женой слушали выступления Горбачева, когда он говорил о прекращении противостояния с Западом, разрушении «железного занавеса», о ликвидации угрозы ядерной войны, о преобладании интересов отдельного гражданина над интересами государства! Дух захватывало от радости, что жизнь страны вступает в цивилизованное русло. И вдруг — ГКЧП! Все надежды рушатся…

Повернув с Успенского шоссе на кольцевую дорогу в сторону Тушина, я обогнал колонну танков! В открытом люке головной машины стоял командир, и географическая карта в его руках особенно подчеркнула мрачную серьезность происходившего.

Я не буду дальше пересказывать события этих исторических трех дней, когда москвичи продемонстрировали, что хотят и могут бороться за свободу. Скажу только, что моя дочь, сыновья и брат больше двух суток провели в числе защитников демократии, а я подъезжал туда днем. Сын Алик, когда его кто-то уговаривал не ходить к Белому дому, сказал: «Мы всегда боялись. Теперь мы должны показать, что не боимся».

Вопреки мнению очень, к сожалению, многих я считаю, что Борис Николаевич Ельцин был спасителем новой России. Домыслы о том, что он «развалил» Советский Союз, возникали (и возникают) от незнания обстоятельств. Громадная централизованная держава, управлявшаяся из одного центра и

фактически одним человеком, не могла существовать долго, она шла к неминуемому распаду. В 80-х годах продолжающиеся несколько десятилетий непомерные расходы на оборону, неэффективное производство и сельское хозяйство плюс падение цен на нефть привели страну на грань экономического краха. Золотой запас в значительной мере был израсходован, денег у государства на закупку зерна и другого продовольствия не было. Полки продуктовых магазинов были пусты, за хлебом и молоком стояли очереди (мне самому довелось стоять в этих очередях, иногда до часа).

Но главным импульсом, толкнувшим страну к распаду, была именно попытка государственного переворота людьми, организовавшими ГКЧП. Перед этим, к августу, М. С. Горбачеву удалось с большим трудом уговорить власти республик подписать новый, более демократичный союзный договор (труднее всего оказалось уговорить Украину). На 20 августа назначено его подписание — и вдруг все ломается! Это предрешило распад. Некоторые республики дали понять, что подчиняться центру они не будут. Если бы ГКЧП победил и попытался держать их силой (или это попытался бы делать вернувшийся к власти Горбачев), неизбежны были бы вооруженные столкновения, масштаб которых трудно было предсказать.

Так что Беловежский «сговор» на самом деле был цивилизованным, мирным «разводом», оформившим уже начавшийся распад.

Б. Н. Ельцин еще дважды спасал новую Россию. В 1993 году, приняв решительные меры против мятежного парламента, и в 1996 году, победив на президентских выборах.

Меня возмущают демагогические восклицания о «расстреле парламента». Верховный Совет в эти дни уже организовал вооруженное нападение на телецентр в «Останкине», взял штурмом здание мэрии. Генерал Макашев громогласно призывал штурмовать Кремль, а Руцкой требовал от авиаторов бомбежки Кремля. Если бы в такой ситуации президент страны проявил слабость и не применил бы силу для предотвращения вооруженных столкновений в столице, вот тогда бы я его перестал уважать. Он не выполнил бы своей роли хранителя государства.

А «расстрел парламента» был скорее моральный, чем фактический. Танки выпустили двенадцать снарядов намеренно по 12–13 этажам здания, где-никого не было — все были внизу. Снаряды были бронебойные, то есть не разрывные (только один снаряд случайно оказался фугасным и привел к пожару). Не было ни одного погибшего от этих снарядов.

Если бы в 1996 году победу одержал Зюганов (который был близок к этому), он попытался бы развернуть страну обратно к тоталитаризму. Я думаю, что это ему бы не удалось, но привело бы опять же к противостоянию и вооруженным столкновениям, вплоть до гражданской войны.

Хочу привести прочитанную где-то фразу: «У Ельцина, может быть, не хватало сил, чтобы двигать страну вперед, но он зорко следил, чтобы она не отшатнулась назад или не вильнула в сторону».

И еще я благодарен ему за то, что он защищал свободу СМИ, ни разу не одернул и не наказал кого-либо в этой сфере, хотя на него там выливалось много грязи.

Я сожалею, что большинство наших сограждан не понимают, что теперешняя наша жизнь, в корне отличающаяся от жизни при советской власти, улучшение экономического состояния — все это есть результат деятельности прежде всего трех человек — Ельцина, Гайдара и Чубайса в 90-х годах.

С душевной болью и горечью я воспринимаю ретроградные, антидемократические действия нашего теперешнего руководства. Краеугольные камни демократии — свобода информации, разделение властей, независимость суда, выборность и сменяемость власти — все это, без исключения, сейчас нарушается или ликвидируется. По конституции наша страна — федеральная, но если губернаторы фактически назначаются, а региональные парламенты могут быть распущены решением центральной власти, то это уже и не пахнет федерализмом. Но такая большая и многонациональная страна без федерализма долго не просуществует…

То и дело отменяются и «исправляются» многие законы и правила, принятые в 90-х годах по примеру цивилизованных стран. Изменения в правилах выборов грозят превратить их в пустую формальность, что мы уже «проходили». Есть уже и «руководящая партиями даже «ЦК» — аппарат президента…

Я все-таки уверен, что через какое-то время страна снова станет на правильный путь, но, увы, мне это увидеть уже не придется. Я только надеюсь, что мои внуки и правнуки будут со временем жить в цивилизованной демократической стране.

* * *

В 2002 году мне исполнилось 80 лет. 12 июля, днем, в мой кабинет приходили многие наши работники с поздравлениями и приезжали представители и руководители многих предприятий и

военных организаций, среди них многие известные, заслуженные люди. Это было приятно, но часто неловко из-за чрезмерно высоких слов и оценки моей персоны. К этому времени подгадали первое издание моей книги, и из редакции в подарок привезли несколько пачек. Я надписывал и вручал их многим гостям, а позже и сотрудникам фирмы. Вечером был товарищеский ужин с коллегами с нашей фирмы, некоторыми гостями и моей семьей.

На следующий день внук Алик мне устроил вечер в своей квартире для членов семьи, родственников и друзей. Были брат, дети, двоюродные братья и сестры, племянники, внуки и правнучка, друзья летчики-испытатели Жора Баевский и Норик Казарян, друг со школьных лет Андрей Кертес, школьная соученица Сара Литвин, однополчанин по фронту Федор Прокопенко, друг со времен Ахтубинска Инга Кочетова.

В феврале 2004 года жена моего внука Алика Аня родила сына — моего правнука. Я не говорил им о моем желании, но они сами назвали его Степаном. Это первый член нашей большой семьи, носящий мое имя. Мне это очень приятно.

* * *

В 1997 году произошло неожиданное приятное событие в моей жизни. Летчик-испытатель Центра летных испытаний на авиабазе ВВС США Эдвардс полковник Терри Томени, с которым мы познакомились годом раньше на приеме делегации с этой базы в моем родном ГНИКИ ВВС в Чкаловской, сообщил мне, что они, узнав обо мне от моих коллег, решили предложить мою кандидатуру в почетные члены Общества летчиков-испытателей-экспериментаторов (SETP). Это в основе своей американское общество, но сейчас оно фактически международное, так как там довольно много членов из других стран. Базируется оно в городке Ланкастер вблизи Лос-Анджелеса.

Терри попросил меня прислать ему мой «послужной список», или, как теперь говорят, «си-ви». Я отправил, и он мне сообщил, что меня включили в число 32 кандидатов. А избрать можно было всего двух. Но вскоре Терри мне написал, что избраны один американский летчик-вертолетчик, а также я. Надо было лететь в Лос-Анджелес для получения диплома.

Я продал недавно выделенный мне на фирме дачный участок и на эти деньги купил билет на самолет. Моя дочь Ашхен, преподаватель английского языка в Московском университете, решила меня сопровождать (сразу же скажу, что она там ни разу не исполняла роль переводчицы для меня — я общался со всеми

напрямую, если даже она участвовала в разговоре).

По предложению Володи, сына моего брата Серго, который раньше несколько лет работал в посольстве СССР в США, мы полетели вначале в Сан-Франциско, а на обратном пути залетели в Нью-Йорк (где остановились у нашего хорошего знакомого, пианиста из СССР, Николая Сука). В Сан-Франциско нас по протекции Володи приютили на два дня в российском консульстве. Оттуда по приглашению мы должны были попасть на базу ВВС США Эдварде, где находится Летно-испытательный центр — аналог нашего Летно-испытательного центра в Ахтубинске. Мы решили поехать на междугороднем автобусе, шедшем в Лос-Анджелес, сойти с него на остановке в маленьком городке, ближайшем к базе Эдвардс (я выбрал его по карте). Сообщил об этом Терри Томени, чтобы он нас там встретил.

Поездка на автобусе помогла нам увидеть природу и населенные пункты этого района Калифорнии. Примерно половину пути мы ехали по совершенно голой холмистой местности — ни леса, ни рощи. На холмах то и дело видели «кусты» из нескольких десятков электрических ветряков. В поселках сплошь одноэтажные дома, поистине «одноэтажная Америка», по словам Ильфа и Петрова. Во второй половине пути, ближе к району Лос-Анджелеса, стали попадаться рощи, а местность стала еще более холмистая.

На остановке в городке нас встретил на машине Терри и повез на базу Эдвардс, до которой было около двухсот километров.

В Летно-испытательном центре на авиабазе Эдвардс мы были «почетными гостями». Нас поселили в небольшой гостинице, номера которой были даже более комфортабельны, чем в отеле «Хилтон» в Лос-Анджелесе, где мы жили потом. На двери некоторых номеров была дощечка с фамилией наиболее важного гостя, который там останавливался.

Нас познакомили с Летно-испытательным центром, показывали многие объекты базы. Мы побывали и в ангарах, в частности осматривали бомбардировщик В-2 «стелс» и истребитель F-16, в кабине которого даже разрешили посидеть. Мне сказали, что они недавно получили откуда-то самолет МиГ-15, и вскоре мы увидели его в полете, но это оказалась «спарка» УТИ МиГ-15 (они еще летают в некоторых странах, но у нас их давно нет).

Я встречался с летчиками-испытателями и выступал перед ними, а также дал интервью для их музея. Побывали в доме у начальника центра, генерала Ричарда Энгла, и его жены Конни, капитана ВВС (она была в группе первых женщин США,

освоивших в 1977 году тренировочный реактивный самолет). Интересно, что их дом, так же как и дома других старших офицеров (полковников), одноэтажный, но довольно большой площади и с двором за домом. Младшие офицеры живут в многоэтажном доме-гостинице со всеми удобствами, со спортзалом и бассейном.

Процедура вручения грамоты в Обществе летчиков-испытателей должна была проходить на заключительном банкете, куда следовало прийти в смокинге, которого у меня, естественно, не было. Еще до отлета из Москвы я договорился с Терри, что он закажет для меня смокинг в прокатной фирме. По дороге в Лос-Анджелес мы заехали в контору и там подобрали смокинг (обратно туда его привез Терри после окончания конференции).

Затем в Лос-Анджелесе я присутствовал на технических сессиях Общества. На торжественном банкете, в последний день, мне вручили Диплом почетного члена. После получения грамоты требовалось сказать короткую речь. Я заранее написал текст в половину страницы. Когда я произнес главную фразу моего выступления — «То, что я, советский летчик-испытатель, стою здесь перед вами, есть еще одно подтверждение того, что новые времена, о которых многие мечтали, наконец наступили», раздались шумные аплодисменты.

Это были дни, которые навсегда останутся в моей памяти: дни знакомства с США, где довелось побывать впервые, и встречи со многими интересными людьми из другого мира, особенно летчиками-испытателями.

Из летчиков бывшего СССР и России я оказался вторым Почетным членом Общества, после заслуженного летчика-испытателя, Героя Советского Союза, работающего в ОКБ «МиГ», Григория Седова, удостоенного этой чести в 1992 году. В число обычных членов Общества входят сейчас несколько действующих российских летчиков-испытателей. (На этой конференции присутствовали Игорь Волк и Сергей Тресвятский.)

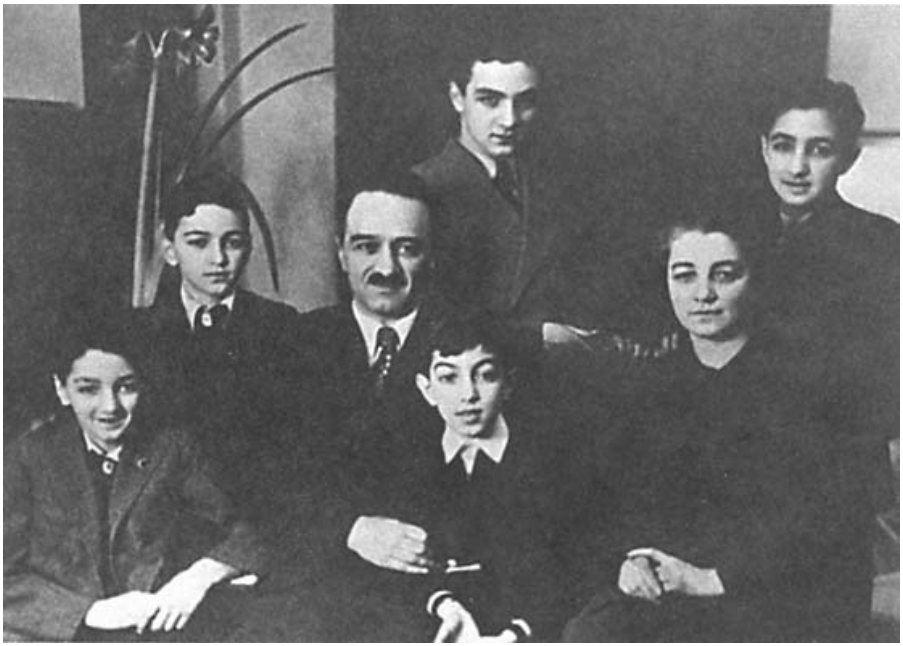
Общество SETP проводит несколько различных симпозиумов ежегодно в различных странах и городах. Мне, как и всем членам, присылают приглашения на все мероприятия. Большинство их проводится в городах США, но я туда не езжу — далеко и дорого (все расходы на симпозиумах за свой счет, хотя есть небольшая скидка в гостинице и бесплатный ланч в перерыве технических сессий). Но когда симпозиумы проводятся в Европе, я обычно туда приезжаю. Так, я побывал в Лондоне, в Люцерне (Швейцария), в Париже и в Риме. У меня уже в Обществе есть несколько знакомых и, можно сказать, друзей, с которыми я там общаюсь и переписываюсь по электронной почте.

На технических семинарах бывает много интересных докладов. Хотя, откровенно говоря, несмотря на то что я довольно свободно разговариваю по-английски, понимать доклады на слух все же трудно, особенно когда выступающий не из англоговорящей страны, хотя электронные плакаты помогают. В обществе говорят только по-английски, и никаких переводчиков, конечно, нет и в помине (поэтому, наверное, другие члены от нашей страны на семинарах не бывают).

На этом я закончу свое повествование, хотя, конечно, есть еще многое, о чем можно было бы рассказать. Но пора и честь знать…

Список иллюстраций

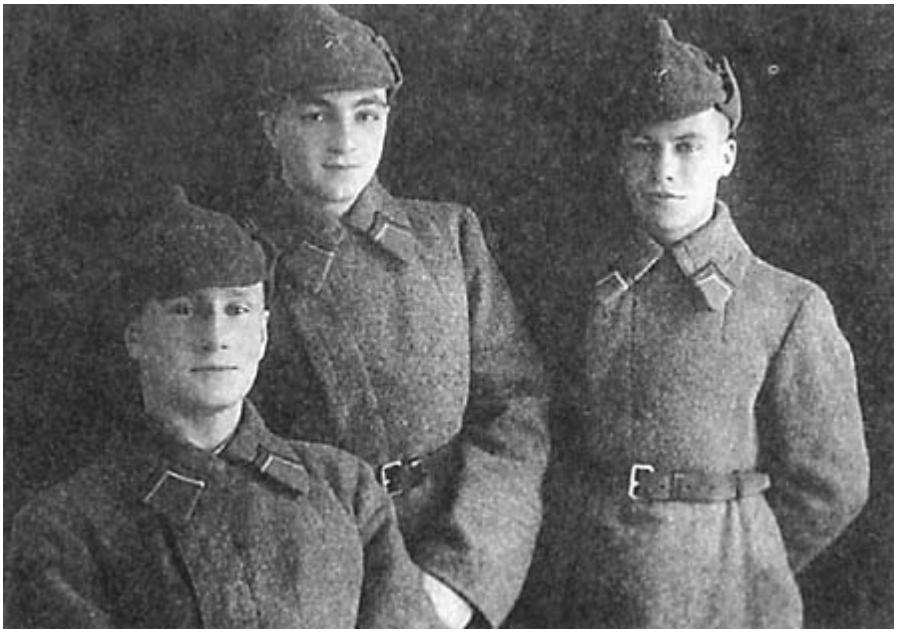
1. Степан Микоян



2. Анастас и Ашхен с сыновьями. За отцом Степан (старший). 1937 г.

3. В форме ученика артиллерийской спецшколы. 1938 г.

4. 1939 г. На московском ипподроме. Справа — Валентин Васильевич Мишин, мастер спорта, позже — полковник Главного штаба ВВС, заслуженный мастер спорта СССР.



5. Курсанты Качинской школы пилотов. Слева направо: Тимур Фрунзе, Степан Микоян, Владимир Ярославский. Январь 1941 г.

6. Мой инструктор Константин Васильевич Коршунов.

7. С. А. Микоян. 1941 г.

8. Качинская школа пилотов, поселок Красный Кут. В кабине самолета УТИ-4 Владимир Микоян, второй справа — инструктор Федор Каюк, первый справа — Фрунзе Ярославский, слева — Николай Ткаченко.

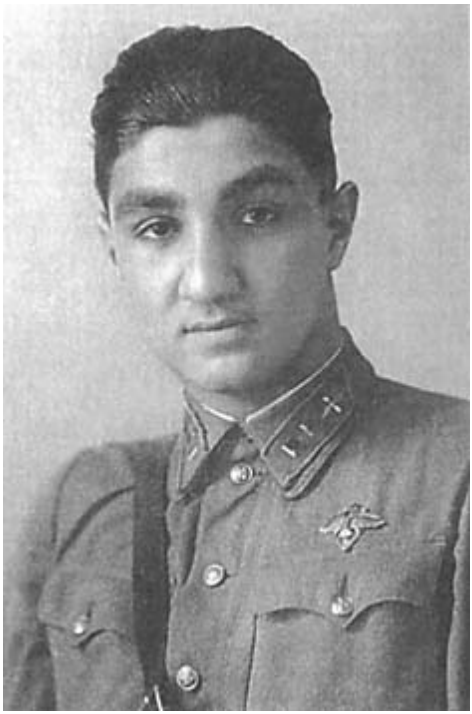
9. С Артемом Ивановичем Микояном. 1942 г.

10. Капот мотора с Як-9 снят. Слева — старший лейтенант

Степан Микоян, справа — техник самолета Павел Чудаков. 12-й гвардейский истребительный авиаполк. 1943 г.

11. Со Светланой Сталиной, Куйбышев, апрель 1942 г.

12. Леонид Хрущев, Валентина Петрова (артистка Большого театра), Степан Микоян. Куйбышев, апрель 1942 г.



13. Володя Микоян, погиб в воздушном бою 18 сентября 1942 г. под Сталинградом.

14. Летчики 1-й эскадрильи 32-го гв. ИАП. На истребителе Як-9 надпись — «За Володю». Март 1943 г.

15. Эскадрилья капитана М. Е. Цыганова из 12-го гв. ИАП. 1943 г. Слева: В. Волохов, М. Цыганов, А. Игошин. Справа: Г. Фастовец, С. Микоян, Косарев. Первый самолет — МиГ-3, второй — Як-9 (Степана Микояна), остальные — три Як-7Б и два Як-9.

16. Пилотирование самолетов не обходилось без ошибок. Один из курьезов комментирует командир звена старший лейтенант Король. Слева направо: Король, Яковенко, Микоян, Яркович. 12-й гв. ИАП. Зима 1944 г.

17. В кабине истребителя Як-9 перед вылетом. 1943 г.

18. Командир эскадрильи Герой Советского Союза капитан К. А. Крюков и командир звена капитан С. А. Микоян. 12-й гв. ИАП. Войска ПВО страны. Аэродром Двоевка (под Вязьмой), май 1944 г.

19. Летчики 32-го гв. ИАП: В. Орехов, В. Савельев, С. Долгушин, И. Холодов, С. Паушев, В. Боровик, А. Федоров, А. Корчаченко, А. Мошин, Ю. Келейников, А. Макаров, В. Михайлов. 1943 г.

20. Летчики 12-го гв. ИАП. Справа налево: Алексей Микоян, Алексей Катрич, Александр Щербаков, Вадим Иванов, Лев Булганин. 1944 г.

21. Заместитель командира авиаполка майор Алексей Микоян у своего МиГ-15. Кубинка, сентябрь 1950 г.

22. Алексей Микоян в кабине Ту-134 во время перелета Ташкент — Самарканд.

23. Будущий Генеральный конструктор Артем Микоян — слушатель ВВИА им. Н. Е. Жуковского. 1935 г.

24. Гай Лазаревич Туманян — профессиональный разведчик, член Военного совета танковой армии в 1942–1945 гг., один из руководителей Главного управления космических средств Министерства обороны в 60-е годы.

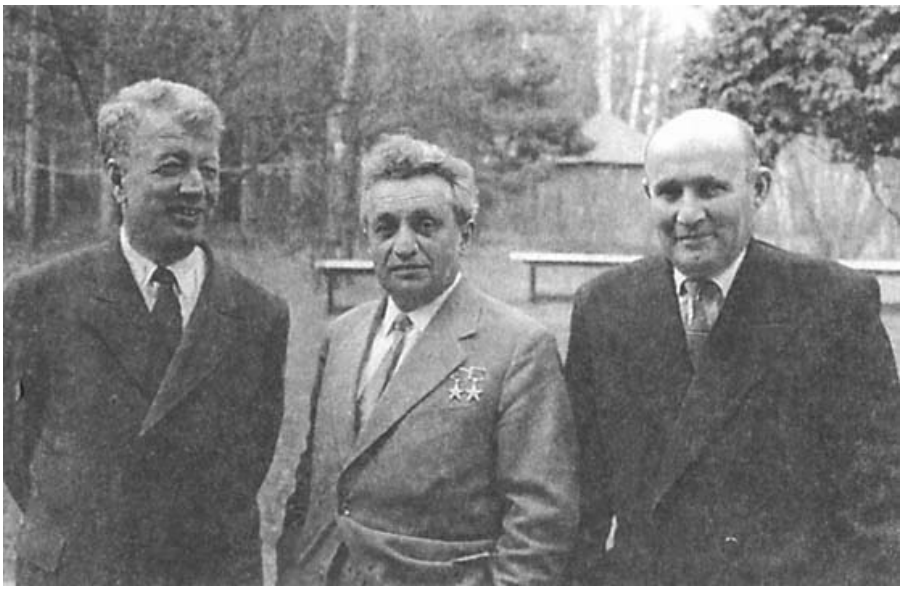
25. Анастас Иванович и Ашхен Лазаревна Микоян со своими матерями, детьми с женами и со своими внуками. 1957 г.

26. С женой Элеонорой Петровной и детьми Володей, Ашхен, Александром (Аликом). Крым, Мухалатка, 1957 г.

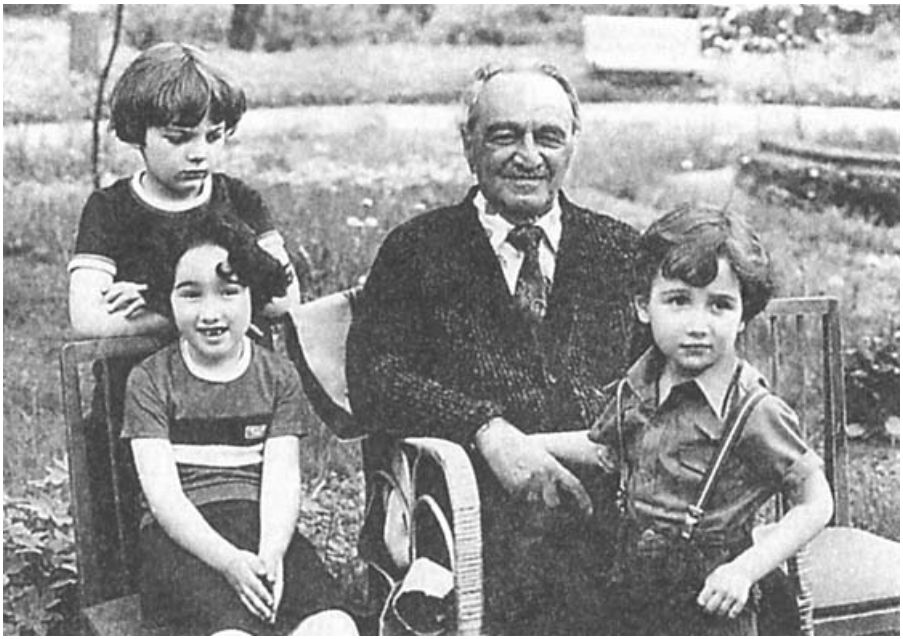
27. А. И. Микоян, Н. С. Хрущев, С. А. Микоян. Пицунда, 1963 г.

28. А. И. Микоян (слева) во время визита Иосипа Броз Тито в СССР в 1956 г. Встреча с моряками крейсера «Фрунзе» Черноморского флота. В центре — Иосип Броз Тито с женой.

29. Исторический снимок. Лидеры социалистических стран в гостях у Н. С. Хрущева в Ялте. 1-й ряд — Завадский, Ворошилов, Ульбрихт, Микоян, 2-й ряд — Гомулка, Хрущев, Гротеволь, Циранкевич. А также Петр Ворошилов с женой Надеждой, их сын Клим с женой, дочь Хрущева Юлия с мужем и Степан Микоян (последний ряд, 3-й справа).



30. Гай Лазаревич Туманян, Артем Иванович Микоян, Григорий Саркисович Егиазаров. Подмосковная дача «Зубалово», 1960 г.

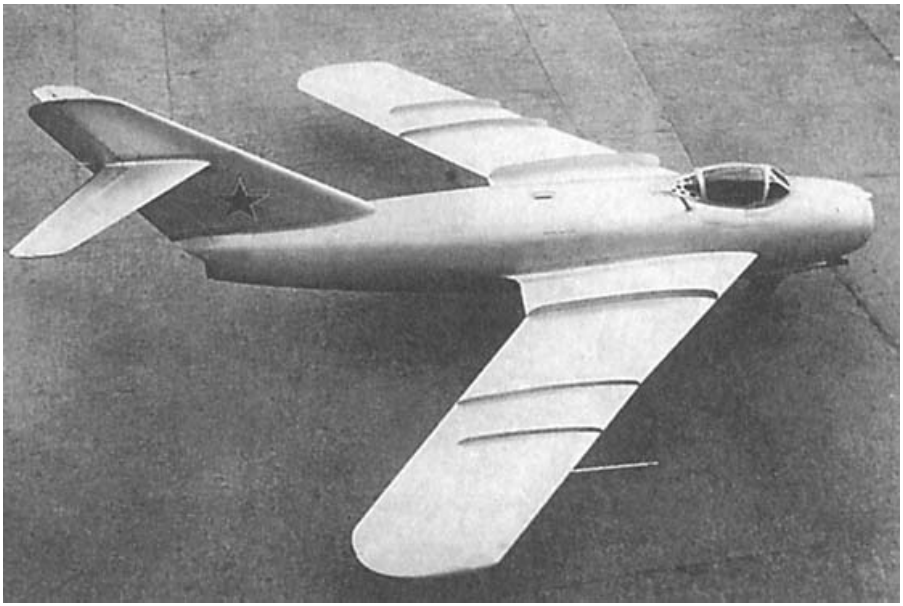


31. Анастас Иванович с правнуками Аликом, Аллой и Ваней. Одна из последних фотографий отца. Сентябрь 1978 г.

32. Первенец советской истребительной реактивной авиации МиГ-9 на испытаниях после модернизации пушечного вооружения. На нем впервые преодолена граница М = 0,8. 1947 г.

33. Серийный Миг-15 № 417, на котором мне довелось летать при контрольных испытаниях в НИИ ВВС. В Корейской войне 1950–1953 гг. МиГ-15 успешно действовали против американских «Сейбров». 1952 г.

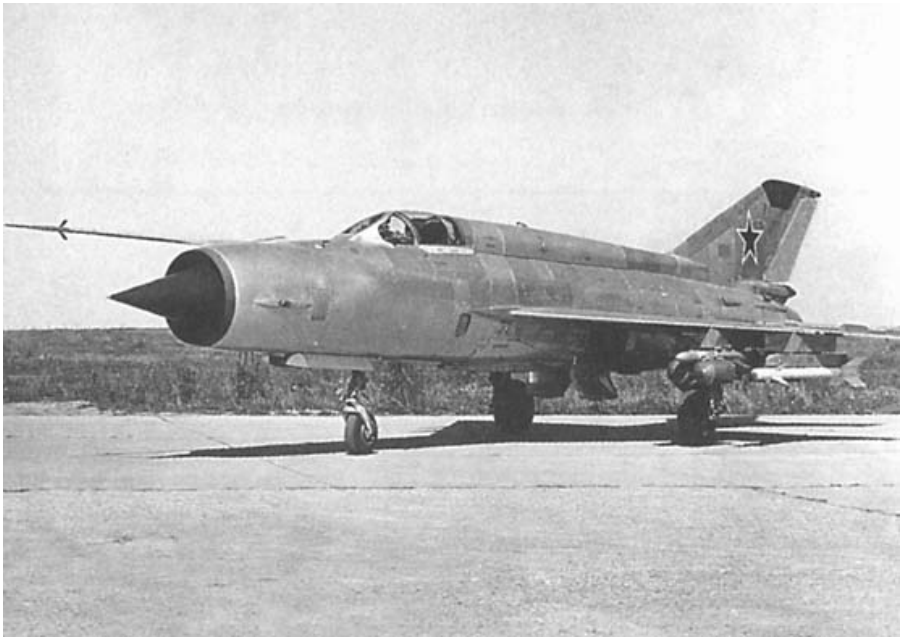
34. Подготовка к первому вылету. В кабине — индийский летчик-испытатель Сури. Справа — подполковник С. Микоян. Кубинка, апрель 1955 г.



35. МиГ-17 — я выполнил на нем несколько различных испытаний, в том числе испытания на отвесное пикирование с переходом через звуковой барьер. 1953 г.

36. Истребитель Миг-19С — первый отечественный серийный сверхзвуковой самолет. Максимальная скорость 1430 км/ч.

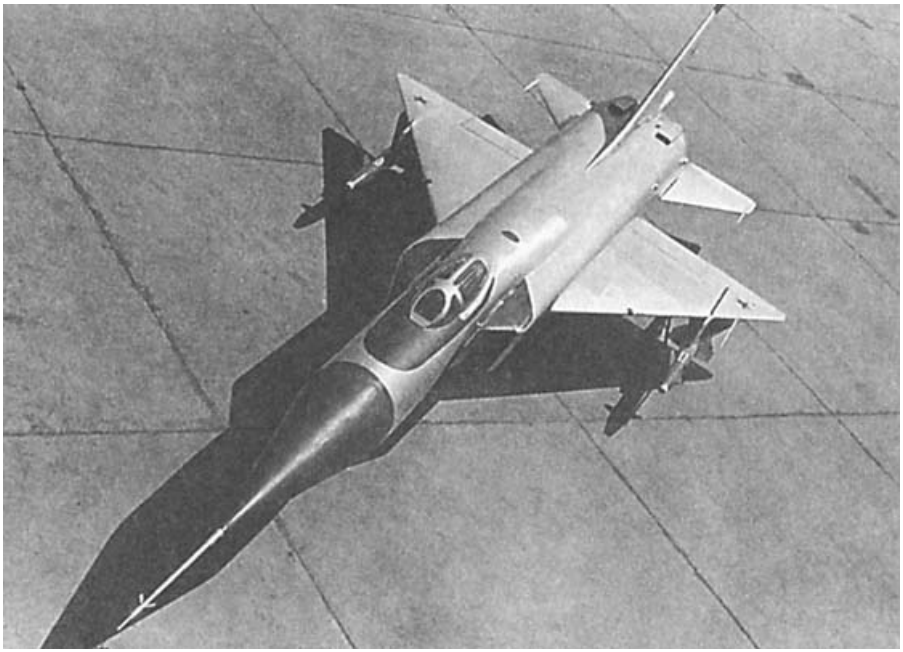
37. Москва, 1959 г. Слева — Чарльз Игер, американский летчик-испытатель, первым превысивший скорость звука на ракетном самолете Белл Х-1.



38. МиГ-21бис — последняя модификация (70-х годов) семейства истребителей МиГ-21, начавшего жизнь в 1958 г. Пользуются высокой репутацией во всем мире. Даже в начале XXI

века состоят на вооружении ряда стран и еще модернизируются.

39. МиГ-23 — первый отечественный самолет с изменяемой стреловидностью крыла. На нем достигнута скорость 2500 км/ч. На машине № 231 мне довелось выполнять первый свой полет на заводских испытаниях. 1968 г.

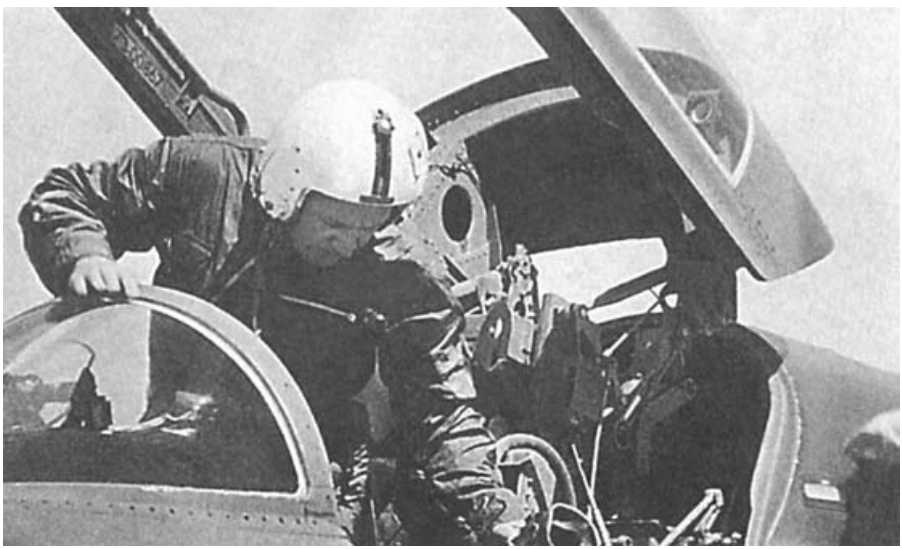


40. Истребитель-перехватчик войск ПВО Су-15 с мощной бортовой РЛС и ракетами К-98. 1964 г.

41. Испытания опытного истребителя-бомбардировщика Су-17. Вадим Петров, Степан Микоян, Петр Кабрелев; крайний справа — Владимир Кандауров. 1971 г.

42. Подполковник Соколов Игорь Николаевич. Погиб 23 ноября 1957 г. при испытаниях опытного самолета Су-7.

43. Юрий Иванович Рогачев, летчик-испытатель 1-го класса. Погиб 14 января 1966 г. при испытаниях опытного самолета ТУ-134.



44. В кабине американского истребителя F-5 «Тайгер» (трофея вьетнамской войны) — полковник Стогов Николай Ильич. Погиб 28 апреля 1982 г. при испытаниях самолета МиГ-23К.

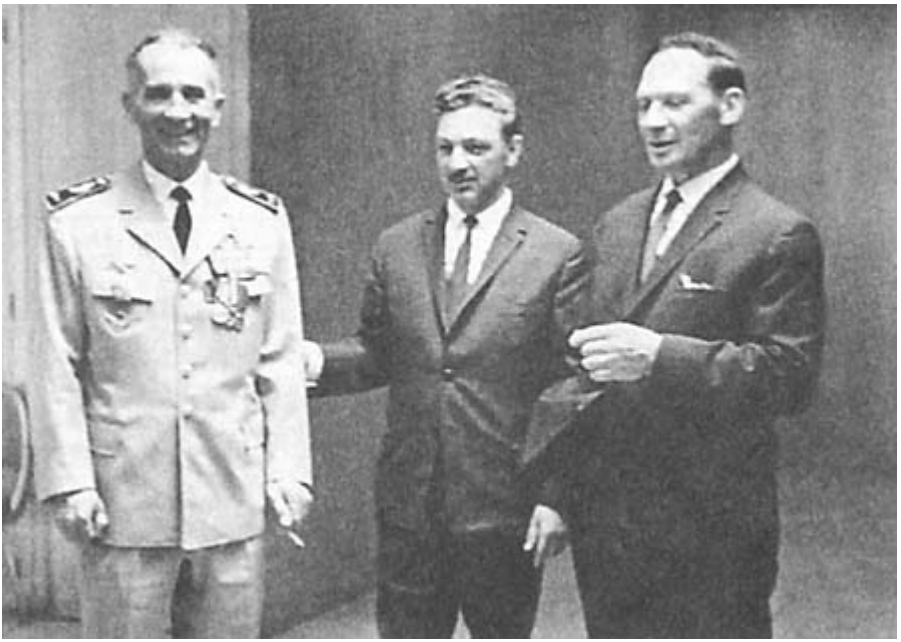
45. Главный конструктор К. К. Васильченко; заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза, шеф-пилот фирмы «МиГ» А. В. Федотов; зам. главного конструктора фирмы «МиГ» В. А. Микоян; зам. главного инженера завода «Знамя труда» А. Ф. Дмитриев; заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза, генерал-майор авиации, главный конструктор Г. А. Седов (слева направо).

46. Кузнецов Александр Вадимович. Погиб 30 мая 1973 г. при испытаниях истребителя МиГ-25.

47. Заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза, полковник Иванов Василий Гаврилович.

48. Летчики-испытатели самолетов-истребителей (слева направо): А. Девочкин, В. Котлов, С. Медведев, П. Кабрелев, Э. Князев, А. Манучаров, С. Микоян, М. Бобровицкий. Через их руки прошли все советские истребители в период 1955–1975 гг.

49. МиГ-25П — самый скоростной и высотный серийный истребитель-перехватчик. Его скорость — до 3000 км/ч, потолок — до 25 км.



50. Вместе с бывшим летчиком полка «Нормандия — Неман» генералом Леоном Кюффо и В. К. Коккинаки. Париж, 1965 г.

51. Истребитель-бомбардировщик МиГ-27, модификация истребителя МиГ-23. Впервые оборудован цифровой вычислительной машиной для автоматизации боевого применения оружия и для навигации.

52. Генералы — летчики-испытатели НИИ ВВС ГА. Баевский, С. А. Микоян, С. Г. Дедух. 1971 г.

53. Самолет СМ-12, модификация МиГ-19П. Максимальная скорость 1930 км/ч. Я его испытывал.

54. Летчики-испытатели самолетов-истребителей 1-го управления ГНИИ ВВС (кроме стоящего слева), заместители начальника института генералы С. А. Микоян и Г. А. Баевский. Конец 60-х гг.

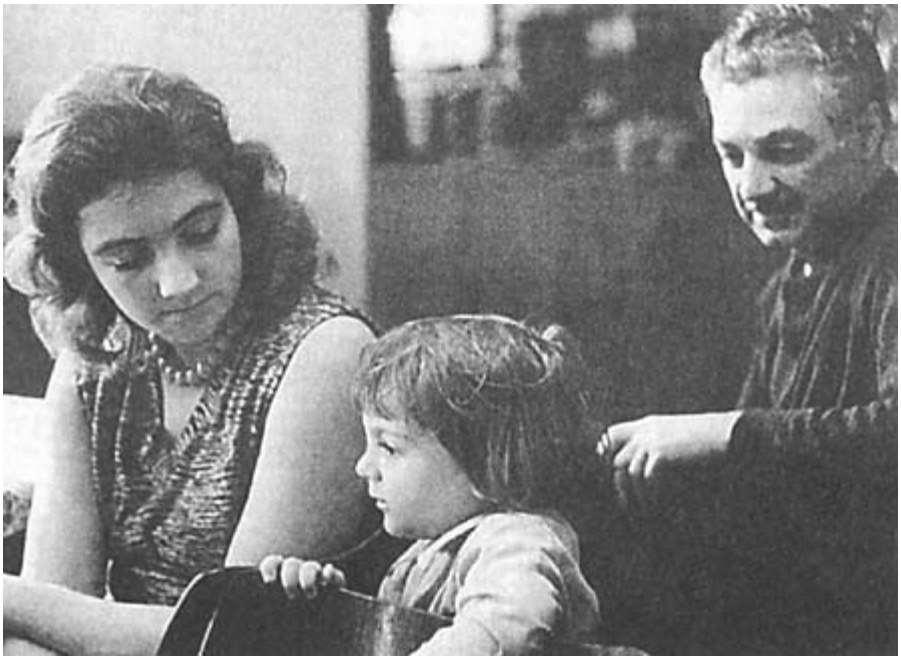
55. Демонстрация авиационной техники руководству страны (справа налево): главком ВМФ С. Г. Горшков, Генеральный секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев, Председатель Совета Министров СССР А. Н. Косыгин; пояснения дает генерал-майор авиации С. А. Микоян. 1971 г.

56. Бывший летчик-испытатель, ведущий инженер по испытаниям Ольга Николаевна Ямщикова.

57. С Константином Симоновым. Кисловодск, декабрь 1975 г.

58. С В. С. Ильюшиным на авиационном празднике в Тушино, 1986 г.

59. Степан Микоян с правнуком Степой.



60. С дочерью Ашхен и внуком Аликом. 1976 г.

61. Верхом на Эдельвейсе. Конный завод «Горки-10». Август 1991 г.

62. Вручение диплома почетного члена Общества летчиков-испытателей и экспериментаторов. Лос-Анджелес, 28 сентября 1997 г.

63. Справа — бывшие генеральные конструкторы Ростислав Апполосович Беляков и Алексей Андреевич Туполев. Слева — моя жена.

64. Юбилей ОКБ им. А. И. Микояна, декабрь 1999 г. Справа — Норик (Норайр Вагинакович) Казарян, полковник, заслуженный летчик-испытатель СССР, слева — Вано Микоян, в центре — Степан Микоян.

65. Братья Микояны: Серго, Степан, Вано. 2000 г.

notes

Примечания

1

Жуков Ю. Н. Операция «Эрмитаж». Опыт исторического архивного расследования. М.: Изд-во «Москвитянин», 1993. С. 5, 8, 56.

2

Центровка (продольная) — местоположение центра тяжести по продольной оси самолета.

3

Угол атаки — угол между набегающим потоком воздуха и хордой крыла, или, для простоты, — его плоскостью.

4

Аэродинамическое качество самолета — отношение подъемной силы к силе сопротивления воздуха; оно изменяется при изменении угла атаки.

5

Хазанов Д. Б. Совершенно секретно. № 11. 1991.

Жуков Г. К. Воспоминания и размышления. М.: Изд-во «Новости», 1992. 11-е издание, дополненное по рукописи автора. Т. I. С. 388.

Красная звезда, 1985 г. 22 июня.

8

Жуков Г. К. Воспоминания и размышления. М.: Изд-во «Новости», 1992. 11-е издание, дополненное по рукописи автора. Т. I. С. 339.

9

В. Суворов (В. Б. Резун) в своей книге «Ледокол», рассматривая факты, относящиеся к лету 1941 года, делает ошибочный вывод о том, что Сталин в июле 1941 года будто бы собирался напасть на Германию. Достаточно прочитать упомянутый том воспоминаний Г. К. Жукова, чтобы понять, что в 1941 году СССР не был готов к наступательной войне и к оборонительной войне как следует не готовились.

10

Баграмян И. Х. Так шли мы к победе. М.: Воениздат, 1977. С. 116–117.

11

Горбатов А. В. Годы и войны. М.: Воениздат, 1980. С. 191–194.

12

Рапопорт В., Геллер Ю. Измена Родине. М.: РИК «Стрелец», 1995.

13

Жуков Г. К. Воспоминания и размышления. М.: Изд — во «Новости», 1992. 11-е издание, дополненное по рукописи автора. Т. I. С. 388.

14

Хазанов Д. Б. Неизвестная битва в небе Москвы. 1941–1942. М.: Изд-во «Техника — молодежи», 1999. С. 47.

15

Журнал «Знамя». № 2, 1988.

16

Павлов Д. В. Стойкость. М.: Политиздат, 1983. С. 72.

17

Прибытков В. Аппарат. СПб.: Изд-во АОЗТ «ВИС», 1995. С. 119.

18

Число М, или число Маха, — отношение скорости полета самолета к скорости звука. Скорость распространения звука в воздухе при температуре 15 °С равна 1228 км/ч, а в стратосфере, где холоднее, — 1065 км/ч.

19

Симонов К. М. Глазами человека моего поколения. М.: Изд-во «Новости», 1989. С. 240–246.

J. Gunter. Inside Russia Today. Penguine Books, 1958.

21

Пирузян А. С. Пищевая индустрия. Годы, люди. М.: Наука, 1999. С. 243–244.

Огонек. 1987. № 23.

23

Мостовенко Н. Дневник оптимистки в интерьере утрат. М., 1995. С. 165, 170.

Известия, 1 декабря 1999.

25

Газета «Московская правда». 1988. 10 ноября.

Иосиф Сталин в объятиях семьи: Сборник документов. М., 1993.

27

Мемуары Хрущева: часть третья // Известия. 1990. 25 декабря.

28

Тангаж — угол наклона продольной оси самолета к плоскости горизонта.

29

Выравнивание на посадке — вывод из планирования в горизонтальный полет непосредственно перед приземлением.

30

Кабрирование — вращение самолета вокруг поперечной оси вверх, то есть подъем носа самолета в продольной плоскости.

31

Глиссада — заданная траектория полета самолета в вертикальной плоскости при планировании перед посадкой.

32

Интервью П. Е. Шелеста // Аргументы и факты. 1989. № 2.

33

Манчестер У. Убийство президента Кеннеди. М.: Прогресс, 1969. С. 511–513.

Комсомольская правда. 1994. 29 января.